Ministère des Transports

Rapport annuel 2000-2001

LES PUBLICATIONS DU QUÉBEC

Québec

Le contenu de cette publication a été rédigé par
le ministère des Transports du Québec

Cette édition a été produite par :
Les Publications du Québec
1500D, rue Jean-Talon Nord
Sainte-Foy (Québec)
G1N 2E5

La forme grammaticale employée dans le présent document vaut, lorsqu'il y a lieu, pour les personnes des deux sexes.

Dépôt légal — 2001
Bibliothèque nationale du Québec
Bibliothèque nationale du Canada
ISBN 2-551-19518-7
ISSN 0711-9011

© Gouvernement du Québec, 2001

Tous droits réservés pour tous pays.
La reproduction par quelque procédé que ce soit
et la traduction même partielles sont interdites
sans l'autorisation des Publications du Québec.

102-03892/

Monsieur Jean-Pierre Charbonneau
Président de l'Assemblée nationale
Hôtel du Parlement
Québec

Monsieur le Président,

Conformément à l'article 12 de la Loi sur le ministère des Transports (L.R.Q., c. M-28), j'ai l'honneur de déposer le Rapport annuel 2000-2001 du ministère des Transports pour l'année financière qui a pris fin le 31 mars 2001.

Je tiens également à souligner la collaboration de mon collègue Jacques Baril, ministre délégué aux Transports, qui m'a apporté son soutien dans les divers mandats réalisés au cours de cette année.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments distingués.

Le ministre des Transports,

Guy Chevrette

Québec, octobre 2001

Monsieur Guy Chevrette
Ministre des Transports
Hôtel du Parlement
Québec

Monsieur le Ministre,

J'ai le plaisir de vous transmettre le Rapport annuel 2000-2001 du ministère des Transports.

Le présent rapport annuel constitue une première, puisque les enjeux, les défis et les résultats obtenus en lien avec le Plan stratégique 2000-2003 sont mis en lumière.

Qu'il me soit permis de remercier ici mon prédécesseur, M. André Trudeau, qui a occupé avec dévouement le poste de sous-ministre des Transports jusqu'en juin 2001. Le Ministère lui est redevable de sa performance et des résultats annoncés dans ce rapport.

Le sous-ministre des Transports,

Jean-Paul Beaulieu

Québec, octobre 2001

Déclaration de la direction

Les informations contenues dans le présent rapport annuel relèvent de la responsabilité de la direction du ministère des Transports. Cette responsabilité porte sur l'exactitude et l'intégrité des données ainsi que sur la fiabilité des résultats.

À ma connaissance, les résultats et les données du rapport annuel 2000-2001 du ministère des Transports :

- décrivent fidèlement les mandats, les valeurs de l'organisation et les orientations stratégiques;
- présentent les principaux objectifs et les résultats opérationnels;
- couvrent l'ensemble des interventions significatives du ministère des Transports;
- présentent les données exactes et fiables.

Afin de garantir la réalisation des objectifs et la fiabilité des données et de l'information contenue dans le rapport annuel et de gérer les risques de l'organisation, la direction a maintenu un certain nombre de contrôles et a mis en place les moyens suivants :

- définir, en fonction de sa mission, ses orientations et les plans d'actions liés à ses activités à l'aide d'un processus de planification stratégique;
- maintenir des comités de direction et de gestion présidés respectivement par le ministre et le sous-ministre, et des comités de gestion dans chaque direction générale pour assurer la vigilance des opérations et des événements particuliers de manière à pouvoir s'adapter, au besoin;
- maintenir, tout au cours de l'exercice financier, des contrôles d'autorisation, d'exécution et de supervision;
- maintenir un comité de protection des renseignements personnels et un responsable de la sécurité de l'information numérique, afin qu'ils puissent conseiller le sous-ministre en matière de protection des renseignements nominatifs et numériques détenus par le Ministère;
- maintenir un service de la vérification interne dont le rôle consiste d'abord à conseiller la direction sur les concepts de gestion, le contrôle, la gouverne d'entreprise, puis à effectuer des vérifications afin de donner à la direction supérieure du ministère des Transports une assurance raisonnable que les activités se déroulent de façon conforme;
- faire valider par le Service de la vérification interne les données quantitatives et la cohérence de l'information qualitative présentées dans le rapport annuel 2000-2001 du ministère des Transports.

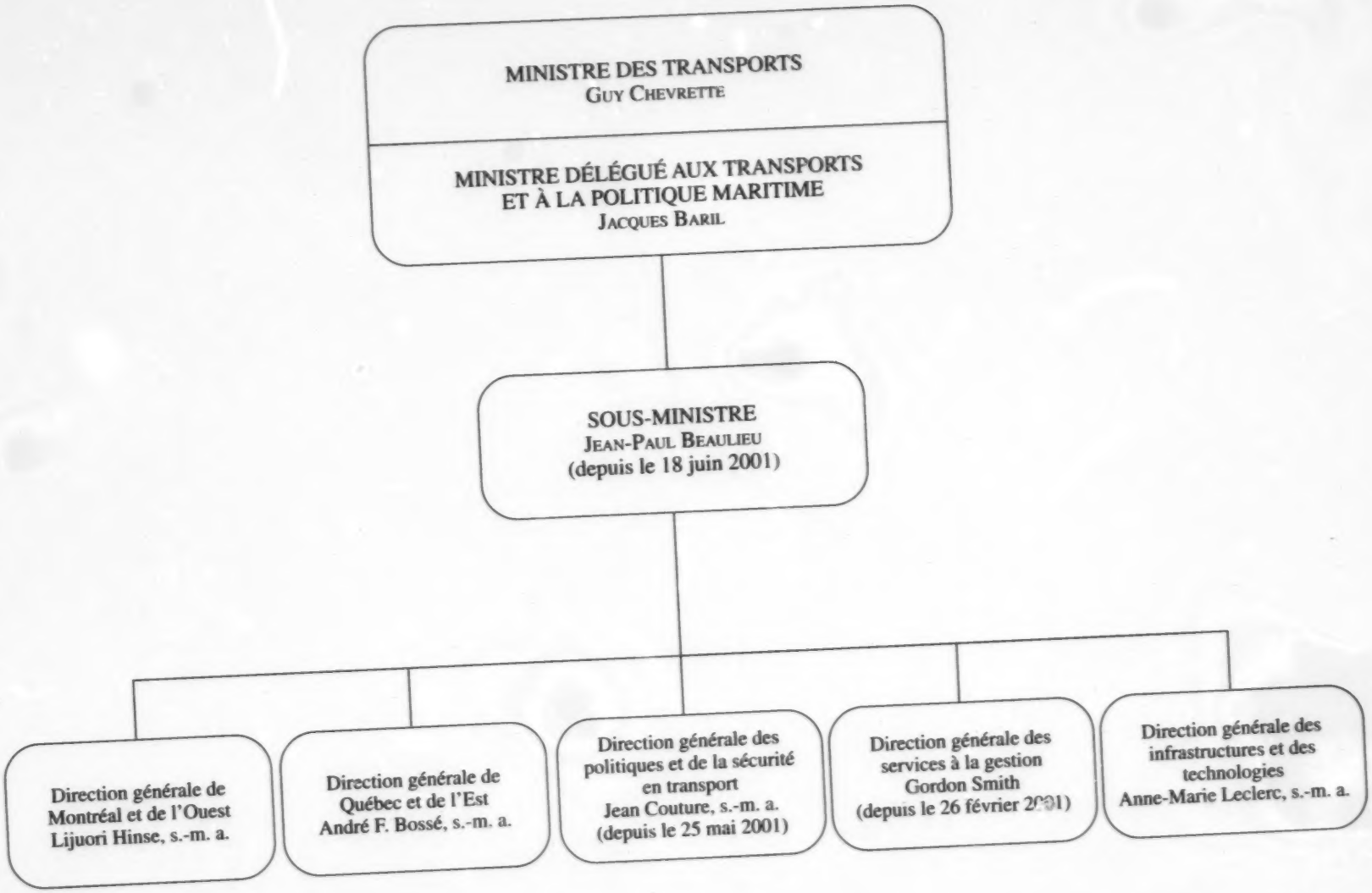
Je me déclare satisfait des pratiques et des méthodes qui ont été utilisées pour produire et évaluer le présent rapport annuel.

Le sous-ministre des Transports,

Jean-Paul Beaulieu

Québec, octobre 2001

La direction du Ministère



Rapport de validation de la vérification interne

Monsieur le Sous-Ministre,

Nous avons procédé à l'examen des résultats, des indicateurs, des explications et des informations présentés dans le Rapport annuel du ministère des Transports pour l'exercice terminé le 31 mars 2001. La responsabilité de l'exactitude, de l'intégralité et de la divulgation de ces données incombe à la direction du ministère des Transports.

Notre responsabilité consiste à évaluer le caractère plausible des informations et la cohérence générale de l'information en nous basant sur le travail que nous avons réalisé au cours de notre examen.

Notre examen a été effectué conformément aux normes de l'Institut des vérificateurs internes (IVI). Les travaux ont consisté en une prise de renseignements, en des procédés analytiques, en des révisions des calculs, en l'obtention de pièces justificatives et en des discussions sur les informations fournies. L'examen ne vise pas à vérifier les systèmes de compilation, à évaluer le contrôle interne ni à effectuer des sondages.

Au terme de notre examen, nous concluons que les résultats, indicateurs et explications contenus dans le Rapport annuel, nous paraissent plausibles et cohérents.

Le chef du Service de la vérification interne,

Claude Stevens

Québec, octobre 2001

Faits saillants

- Par son Programme d'aide aux infrastructures ferroviaires, le gouvernement du Québec a consenti une aide financière de 19 M$ jusqu'en 2004 pour la réhabilitation et la restructuration des lignes ferroviaires secondaires ainsi que la mise en place d'infrastructures liées à des lignes ferroviaires ayant un potentiel intermodal.
- La création du Forum des intervenants de l'industrie du camionnage général, rendue possible par la Loi modifiant la Loi sur les transports, a été adoptée le 16 juin 2000. Ce forum regroupe des représentants des donneurs d'ouvrage et des routiers et vise notamment l'adoption d'un contrat type par ces parties. Le forum permet également de mettre en place des mécanismes d'arbitrage pour régler rapidement les litiges et aider à résoudre les problèmes ponctuels de l'industrie.
- La Loi concernant les partenariats en matière d'infrastructures de transport a été adoptée en décembre 2000. Cette loi établit des normes pour la réalisation de projets de construction, de réfection ou d'exploitation d'infrastructures de transport en partenariat avec le secteur privé.
- Le plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal est axé sur des interventions prioritaires réparties sur dix ans. Le plan propose aussi des actions complémentaires visant à diminuer le nombre des points de congestion, à augmenter l'utilisation du transport en commun et à accroître l'efficacité du transport des marchandises. Les investissements au cours de la période 2000-2001 ont totalisés 138,1 M$. Le dévoilement du plan s'est effectué en présence du premier ministre et de quelque 400 personnes, dont les principaux partenaires du Ministère, une cinquantaine de journalistes et divers élus issus des différents paliers gouvernementaux de la région métropolitaine.
- Le plan de l'agglomération de la capitale nationale du Québec a été adopté par le gouvernement à la fin de mars 2000 et rendu public par le ministre des Transports et le ministre délégué aux Transports au début d'avril 2000. Pour atteindre les résultats escomptés, des axes d'intervention ont été privilégiés : gérer la croissance de la demande en transport; faciliter l'accès à la capitale, tout en assurant la sécurité des usagers et la fluidité de la circulation; assurer la fonctionnalité et le développement des activités maritime, aérienne et ferroviaire; améliorer la qualité de vie de la population. Au cours de l'exercice 2000-2001, les diverses interventions ont nécessité des investissements de 25,7 M$.
- L'élaboration de la Politique de transport maritime a pour objectif de doter le Québec d'une première politique maritime. Jusqu'à présent, des étapes importantes ont été franchies, notamment la tenue des consultations auprès des expéditeurs, milieux portuaires, armateurs, chantiers navals et représentants gouvernementaux.
- La Loi interdisant l'affichage le long de certaines voies de circulation a été adoptée et sanctionnée le 20 décembre 2000. Elle vise à étendre l'encadrement de l'affichage publicitaire aux territoires des municipalités régis par la Loi sur les cités et villes et à ceux des communautés urbaines.
- Le Québec a réalisé des gains importants en matière de sécurité routière et ce, malgré une hausse du nombre de véhicules immatriculés, de conducteurs et de kilomètres parcourus. Ainsi, le nombre annuel moyen de décès survenus sur le réseau routier pour la période 1996-2000 est de 767, alors qu'il s'établissait à 902 pour celle de 1991-1995.
- Dans un souci d'harmonisation avec le reste de l'Amérique du Nord et à la suite de la Commission parlementaire tenue au printemps 2000 sur le sujet, le ministre des Transports a décidé de mettre en place des projets pilotes sur le virage à droite sur feu rouge (VDFR) dans 26 municipalités du Québec pour une période d'un an, soit du 15 janvier 2001 au 15 janvier 2002.
- Des améliorations ont été apportées aux services de l'état des routes et à celui d'Info-travaux en rendant disponibles, sur Internet, 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, avec des données rafraîchies aux 3 minutes.
- Le 31 mars 2001, le ministre déposait, à l'Assemblée nationale, la Déclaration de services aux citoyens du Ministère.
- Le Ministère a déposé son Plan stratégique 2001-2004 à l'Assemblée nationale, le 1er avril 2001.
- Le 30 août 2000, le Ministère signait avec le ministère des Transports de l'Ontario une entente entrée en vigueur le 1er janvier 2001, visant à rendre davantage compatibles les normes de charges et de dimensions des tracteurs semi-remor-

ques à cinq, six et sept essieux, lesquels comptent pour 60 % du parc de véhicules lourds articulés du Québec.

- Le tracé de la route verte comprend actuellement un total de 2 415 kilomètres balisés, soit 56,4 % du réseau planifié pour 2005.

Table des matières

Lettres de présentation 3

Déclaration de la Direction 7

La Direction du Ministère 8

Rapport de validation de la Vérification interne 9

Faits saillants 11

Partie I : Profil du Ministère 17

1.1 Un bref rappel historique 17

1.2 La mission du Ministère et les principales activités 17

1.3 Le partage des responsabilités 17

1.4 La clientèle 18

1.5 Les partenaires publics et privés 18

1.6 Le contexte environnemental des transports 19

- Le commerce international 19
- Le transport des marchandises 19
- Les infrastructures et équipements de transport 19
- La réforme du gouvernement fédéral 20
- La sécurité dans les transports 20
- Les problèmes environnementaux 20

1.7 Les valeurs et les principes de gestion 20

1.8 L'organisation administrative 21

1.9 Les ressources humaines 21

- L'effectif 21
- Le développement des ressources humaines 22
- Le programme d'aide aux employés 22
- La santé et la sécurité au travail 23
- L'accès à l'égalité en emploi 23

1.10 Les ressources financières 24

- Le contexte de la gestion financière 24
- Les budgets et les programmes 24
- Les dépenses 27
- La répartition des dépenses selon les régions administratives gouvernementales 28

1.11 Les ressources matérielles 31

- L'approvisionnement 31
- La gestion contractuelle 31
- Le Guichet unique de qualification des produits et des fournisseurs 32

1.12 Application de lois, règlements, politiques et directives 32

- La sécurité de l'information 32
- Le Vérificateur général et le Vérificateur interne 32
- La politique linguistique 33
- La protection des non-fumeurs 33

Partie II : Relations avec les citoyens 35

2.1 L'accès à l'information et la protection des renseignements personnels 35

- L'accès à l'information 35
- La protection des renseignements personnels (PRP) 35

2.2 La gestion des plaintes : un service à l'écoute des citoyens 35

2.3 L'information aux citoyens 35

2.3.1 Les systèmes d'information 35

2.3.1.1 Le site Internet 35

2.3.1.2 L'état des routes / Travaux routiers 38

2.3.2 Les campagnes d'information 38

2.3.2.1 Le soutien à la mise en place de projets pilotes sur le virage à droite sur feu rouge (VDFR) 38

2.3.2.2 La campagne d'information sur le comportement à adopter en présence d'un véhicule lourd 39

2.3.2.3 La sécurité routière en conditions hivernales 2001 39

2.3.2.4 La sécurité pour les véhicules hors route 40

2.3.2.5 La sécurité et les grands travaux routiers 40

2.3.2.6 La mise en valeur du Saint-Laurent 40

2.3.2.7 Le lancement du plan de transport de l'agglomération de la capitale nationale du Québec et du plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal 41

2.3.3 La modernisation de la gestion publique 41

2.3.3.1 Le soutien à la mise en œuvre de la modernisation 41

2.3.4 La Déclaration de services aux citoyens 42

2.3.5 L'implantation de la Gestion Intégrée des Ressources (GIRES) 42

Partie III : Bilan du Plan stratégique 2000-2003 43

3.1 Orientation 1 :
Des systèmes de transport plus efficaces au service du développement socioéconomique du Québec 43

3.1.1 Axe d'intervention 1 :
Accroître l'accessibilité aux marchés nord-américains et internationaux 43

3.1.1.1 Améliorer la qualité et le niveau de service des axes routiers stratégiques donnant accès aux pôles économiques nord-américains et aux équipements et aux infrastructures de transport internationaux 43

- Le réseau stratégique de transport du Québec 43
- L'état du réseau stratégique en soutien au commerce extérieur 44
- Les projets réalisés en 2000-2001 45

3.1.1.2 Harmoniser la réglementation du transport terrestre des marchandises de façon à favoriser la compétitivité des entreprises québécoises 45

- La déréglementation du camionnage en vrac 45
- Le Forum des intervenants de l'industrie du camionnage général 45
- Les normes de charges et de dimensions 46

3.1.1.3 Favoriser l'intermodalité et l'utilisation optimale des modes de transport terrestre, maritime et aérien pour le transport des marchandises 46

- Le Programme d'aide à l'amélioration des infrastructures de transport ferroviaire 46
- La politique maritime 47
- Le transfert d'infrastructures portuaires fédérales 47

3.1.2 Axe d'intervention 2 :
Soutenir le dynamisme du Québec et de ses régions 47

3.1.2.1 Appuyer le développement socioéconomique des régions et assurer une meilleure cohérence des actions en transport 47

- Le plan de transport de l'agglomération de la capitale nationale 48
- Le plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal 48
- Le transport aérien régional 49
- La desserte du Nunavik 49
- La réalisation de la Route verte 49
- La mise en commun des services de transport collectif 50

3.1.2.2 Améliorer la qualité du réseau routier supérieur québécois et son exploitation 51

- L'état du réseau supérieur 51
- Les projets réalisés 52
- L'amélioration de l'exploitation 52

3.1.3 Axe d'intervention 3 :
Faciliter les déplacements et favoriser l'utilisation intégrée des systèmes de transport dans les grandes agglomérations, dans un souci de protection de l'environnement et de la qualité de vie 53

3.1.3.1 Réduire la congestion dans les grandes agglomérations 53

- Les projets réalisés 53

3.1.3.2 Favoriser des modes alternatifs à l'utilisation individuelle de l'automobile 54

- Le soutien au transport collectif 54
- La réforme du transport par taxi 54

3.1.3.3 Réduire les émissions de gaz à effet de serre attribuables aux activités de transport 54

- Le plan d'action québécois sur les changements climatiques 54

3.1.4 Axe d'intervention 4 :
Expérimenter de nouvelles formes de financement et de prestation de services associant davantage le secteur privé 63 56

3.1.4.1 Favoriser la réalisation de projets en partenariat avec le secteur privé 56

- L'encadrement législatif 56
- Les projets à l'étude 56

3.1.4.2 Mettre en place des modes de financement propres à favoriser une utilisation optimale des infrastructures et des équipements de transport 57

3.2 Orientation 2 :
Des transports plus sécuritaires en collaboration avec tous les organismes privés et publics concernés 57

3.2.1 Axe d'intervention 1 :
Améliorer le bilan de la sécurité dans les transports 57

3.2.1.1 Réduire de 10 % le nombre de décès et de blessés graves sur les routes du Québec 57

- Le bilan 2000-2001 de l'application de la Politique 1995-2000 57
- La Politique de sécurité dans les transports, 2001-2005 – Volet routier 58
- La limite de vitesse dans les zones scolaires 58
- Le suivi des accidents mortels et des recommandations du coroner 58
- La Loi interdisant l'affichage publicitaire le long de certaines voies de circulation 59

– La sécurité du transport nolisé par minibus et le tourisme d'aventure **59**

– La sécurité ferroviaire **59**

3.2.1.2 Réduire de 10 % le nombre de décès et de blessés graves dans les accidents impliquant un camion lourd **59**

– La Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds **60**

3.2.1.3 Réduire de 10 % le nombre de décès dans les accidents impliquant un véhicule hors route **60**

3.2.2 Axe d'intervention 2 :
Accroître la concertation avec les intervenants et les partenaires concernés en vue d'améliorer la sécurité dans tous les modes de transport **60**

3.2.2.1 Favoriser une meilleure coordination des interventions de tous les partenaires en matière de sécurité **60**

– La sécurité routière en milieu municipal **60**

3.2.2.2 Augmenter le nombre de personnes rejointes par les campagnes de sensibilisation et d'information ministérielle **60**

– La Table de concertation gouvernement – industrie sur la sécurité des véhicules lourds **61**

3.3 Orientation 3 :
Une organisation plus performante afin d'améliorer les services à la population **61**

3.3.1 Axe d'intervention 1 :
Implanter une gestion dynamique et plus efficace **61**

3.3.1.1 Mettre en œuvre le nouveau cadre de gestion gouvernementale **61**

– La modernisation de la gestion publique **61**

– Les conventions de performance et d'imputabilité **61**

– Le Plan stratégique du ministère des Transports 2001-2004 **62**

3.3.1.2 Favoriser la participation des employés, notamment à l'égard des nouveaux processus de travail **62**

– La mobilisation du personnel **62**

3.3.1.3 Améliorer la qualité du service aux citoyens **62**

– La Déclaration de services aux citoyens **62**

– L'évaluation du taux de satisfaction de la population à l'égard des produits et services ministériels **62**

3.3.2 Axe d'intervention 2 :
Développer le savoir-faire du personnel et assurer la relève **63**

3.3.2.1 Assurer une relève compétente et accroître les niveaux d'expertise **63**

– La formation en sécurité routière **63**

– Un programme de relève de gestion **63**

– L'amélioration de l'expertise **63**

3.3.3 Axe d'intervention 3 :
Garantir de l'information fiable, intégrée et accessible **63**

3.3.3.1 Améliorer la qualité et l'accessibilité de l'information **63**

– La mise en œuvre de la banque d'informations corporatives **63**

– L'implantation de solutions administratives et informatiques **63**

3.3.3.2 Accroître la compétence et l'efficacité du personnel à l'égard des nouvelles technologies de l'information et des communications **64**

3.4 Autres faits marquants

3.4.1 Les programmes d'aide financière à la voirie locale **64**

3.4.2 La participation aux travaux de la Commission des Grands Lacs **65**

3.4.3 L'implantation des normes ISO 9000 **65**

3.4.4 L'aide en matière de transport adapté **65**

Liste des tableaux

Tableau 1 – Effectif régulier autorisé par catégorie d'emploi **22**

Tableau 2 – Développement des ressources humaines, tableau comparatif 1999-2000 et 2000-2001 **22**

Tableau 3 – Taux d'utilisation du PAE de 1992-1993 au 31 décembre 2000 **23**

Tableau 4 – Budget de 2000-2001 par programme et élément de programme **26**

Tableau 5 – Les dépenses et les investissements du Ministère selon les principales activités (excluant amortissement et contributions à un Fonds) **27**

Tableau 6 – Répartition des dépenses par programme du Ministère et par région administrative en 2000-2001 (000 $) **28**

Tableau 7 – Répartition des dépenses du Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier, par région administrative, en 2000-2001 (000 $) **29**

Tableau 8 – Répartition par région administrative des subventions payées en 2000-2001 pour l'aide financière au réseau routier municipal (000 $) **30**

Tableau 9 – Pluies diluviennes de 1996 (M$) **30**

Tableau 10 – Répartition des contrats adjugés en 1999-2000 et en 2000-2001 (M$) **32**

Organigramme **36-37**

Liste des figures

Figure 1 – Nombre d'accidents avec perte de temps selon le nombre de jours de travail perdus en 2000 **23**

Figure 2 – Ventilation des dépenses du FCARR (729,3 M$) **29**

Figure 3 – Achats de biens en 2000-2001 (M$) **31**

Figure 4 – Déficiences de la chaussée (IRI) du réseau stratégique en soutien au commerce extérieur **44**

Figure 5 – État d'avancement des plans de transport **48**

Figure 6 – État d'avancement de la Route verte en 2000 **50**

Figure 7 – Déficiences de la chaussée (IRI) du réseau supérieur **51**

Figure 8 – Investissements en matière d'exploitation **52**

Figure 9 – Projets réalisés dans les grandes agglomérations liés à la réduction de la congestion **53**

Figure 10 – Transport en commun - L'aide au transport terrestre des personnes. Dépenses de transfert par région administrative en 2000-2001 (000 $) **55**

Figure 11 – L'état d'avancement des solutions administratives et informatiques. Échéancier de réalisation au 31 mars 2001 **64**

Figure 12 – Transport adapté - L'aide au transport terrestre des personnes. Dépenses de transfert par région administrative en 2000-2001 (000 $) **66**

Annexes

Annexe 1 – Les organismes relevant du ministre des Transports **67**

Annexe 2 – L'organisation territoriale du Ministère **69**

Partie I : Profil du Ministère

1.1 Un bref rappel historique

Dès l'apparition de l'automobile comme moyen de transport, au début du XX[e] siècle, le gouvernement a senti le besoin d'intervenir pour en réglementer l'usage et pour établir un réseau routier digne de ce nom. C'est ainsi qu'en 1904, une première Loi concernant les automobiles est sanctionnée. Puis, au fil des ans, cette loi sera modifiée à maintes reprises pour encadrer l'utilisation des véhicules sur les routes du Québec. À l'époque, ce secteur était administré par le Bureau du revenu, sous l'autorité du Trésorier de la province.

En 1912, pour assurer la mise en place du réseau routier, le gouvernement crée un département de la voirie au sein du ministère de l'Agriculture. Deux ans plus tard, le ministère de la Voirie devient autonome. À ses débuts, il s'occupe de l'amélioration des chemins et de l'application d'un premier programme d'entretien d'hiver pour les routes. Au cours des années, les responsabilités du ministère de la Voirie s'étendent à la construction de nouvelles routes et autoroutes de même qu'à la construction et à l'entretien des ponts.

En 1952, le nouveau ministère des Transports et des Communications prend en charge cette responsabilité et diverses activités de transport : surveillance et contrôle des entreprises, transport par chemin de fer et par pipeline, transport de l'énergie, sauf de l'électricité, transmission de messages télégraphiques et téléphoniques, etc. Au début des années 1960, les transports aérien et maritime s'ajoutent aux préoccupations du Ministère, qui est notamment chargé d'établir un service central de transport aérien.

Le ministère des Transports et celui de la Voirie sont fusionnés en 1972, et de nouvelles responsabilités s'ajoutent au ministère nouvellement créé, comme le transport des écoliers et le transport par taxi. La Loi sur le ministère des Transports confie au ministre désigné la responsabilité d'appliquer les lois et règlements relatifs aux transports et à la voirie.

1.2 La mission du Ministère et les principales activités

La mission du Ministère, telle qu'elle a été libellée dans le Plan stratégique 2000-2003, est d'assurer, sur tout le territoire du Québec, la mobilité des personnes et des marchandises par des systèmes de transport efficaces et sécuritaires qui contribuent au développement économique, social et durable du Québec.

En vertu des lois qui le régissent, le Ministère doit notamment élaborer et proposer au gouvernement des politiques relatives aux réseaux et aux systèmes de transport, les mettre en œuvre, en surveiller l'application et en coordonner l'exécution.

Plus précisément, il s'occupe des activités suivantes :

— améliorer et coordonner les systèmes de transport;

— maintenir, améliorer et développer des services de traversiers et soutenir les transports maritime et aérien pour les passagers et les marchandises;

— maintenir, développer et diffuser le savoir-faire québécois en matière de génie des infrastructures de transport;

— planifier, concevoir et réaliser les travaux d'amélioration, de réfection, d'entretien et d'exploitation du réseau routier et des autres infrastructures de transport qui sont sous sa responsabilité;

— soutenir techniquement et financièrement les municipalités pour l'entretien et la réfection du réseau routier local;

— soutenir les systèmes de transport des personnes, notamment le transport en commun en milieu urbain, le transport adapté et le transport aérien dans les régions;

— promouvoir le développement et la mise en œuvre de programmes de sécurité et de prévention des accidents en transport;

— soutenir le transport des marchandises en favorisant l'intermodalité et l'utilisation des différents modes de transport (routier, ferroviaire et maritime).

1.3 Le partage des responsabilités

Les responsabilités sont partagées entre le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux. Le gouvernement du Québec a une juridiction presque totale sur le transport routier, alors que les secteurs maritime et ferroviaire relèvent principalement du gouvernement fédéral. Le secteur aérien est, quant à lui, de compétence législative exclusive du gouvernement fédéral.

Au cours des dernières années, le gouvernement fédéral s'est retiré de la gestion et du financement pour se concentrer sur l'encadrement et les politiques de ces secteurs. Cette nouvelle orientation a pris la forme d'un désengagement par la privatisation d'activités et par le transfert de responsabilités à des entités locales ou régionales. Ainsi, ce repositionnement du gouvernement fédéral amène le Québec à s'investir davantage dans ces secteurs.

Par ailleurs, en matière de sécurité routière, le Québec a pleine juridiction pour légiférer, et cette responsabilité est assumée au sein du gouvernement québécois par le Ministère. Il est soutenu dans sa mission par différents organismes publics et sociétés d'État. Ainsi, le partage d'une vision commune, la concertation et la complémentarité des interventions de chacun des intervenants sont des éléments indispensables pour doter le Québec de transports sécuritaires. À titre d'exemple, mentionnons l'application du Code de la sécurité routière par les différents corps policiers; le contrôle routier des véhicules lourds effectué par la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ); l'application de la Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds au regard notamment de l'inscription des propriétaires et exploitants de véhicules lourds, par la Commission des transports du Québec (CTQ) et du suivi de leurs comportements par la SAAQ; ainsi que l'élaboration et la coordination de politiques et de mesures par le Ministère.

La planification et l'organisation des services de transport en commun sont aussi des responsabilités partagées entre le Ministère, l'Agence métropolitaine de transport (AMT), les organismes publics de transport, les organismes municipaux et intermunicipaux de transport. La Loi portant sur la réforme de l'organisation territoriale municipale des régions métropolitaines de Montréal, de Québec et de l'Outaouais prévoit de nouveaux partages de responsabilités en matière de transport en commun, notamment pour la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), l'Agence métropolitaine de Montréal et les municipalités. De plus, à compter du 1er janvier 2001, le Ministère est devenu responsable de l'application de la Loi sur l'Agence métropolitaine de transport.

1.4 La clientèle

La clientèle du Ministère est très diversifiée. Elle se compose de toute personne ou entreprise susceptibles d'emprunter les réseaux de transport :

- les usagers du réseau routier : automobilistes, routiers, motocyclistes, cyclistes, piétons;
- les usagers des transports collectifs urbain et interurbain, scolaire, adapté et par taxi;
- les usagers de véhicules hors route;
- les expéditeurs et destinataires de marchandises;
- les riverains des emprises routières;
- les entreprises offrant des services d'utilité publique;
- les usagers des réseaux maritime, aérien et ferroviaire dont la gestion relève du Québec;
- les populations et communautés isolées;
- les usagers des quais, ports et aéroports gérés par le Ministère.

1.5 Les partenaires publics et privés

Le Ministère compte sur l'appui, la collaboration et l'implication d'un ensemble de partenaires issus des secteurs public et privé, afin d'assumer sa mission et de veiller à une organisation efficace et sécuritaire des systèmes et réseaux de transport au Québec.

➢ Les partenaires publics concernés sont :

- les municipalités, les municipalités régionales de comté (MRC), les communautés métropolitaines;
- les autorités organisatrices de transport en commun :
  - l'Agence métropolitaine de transport (AMT);
  - les organismes publics de transport (OPT);
  - les organismes municipaux et intermunicipaux de transport (OMIT), qui incluent les régies intermunicipales de transport (RIT), les municipalités et les regroupements de municipalités ainsi que les conseils intermunicipaux de transport (CIT);
- les divers corps policiers;
- les autres ministères et organismes du gouvernement du Québec, dont le ministère de la Sécurité publique (MSP), la Commission des transports du Québec (CTQ), la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) et la Société des traversiers du Québec (STQ);
- les Conseils des communautés autochtones;
- les organismes de recherche et d'enseignement;
- le gouvernement canadien et les organismes relevant directement ou indirectement de sa responsabilité comme Transports Canada (TC), Environnement Canada (EC), (météo), les ports, les aéroports, la Société des ponts Jacques-Cartier (SPJC) et Champlain Inc., etc.;
- les gouvernements des autres provinces et États.

➢ Les partenaires privés concernés sont :

— les entreprises de services de transport routier, maritime, aérien et ferroviaire;

— les entreprises de génie-conseil, de services professionnels de construction et de grands travaux;

— les associations de transport, les associations de transporteurs, les expéditeurs, les entrepreneurs, les automobilistes.

1.6 Le contexte environnemental des transports

Le commerce international

Le commerce international a connu un rythme de croissance plus rapide que celui du commerce interprovincial. En 1999, les exportations vers les autres pays représentaient 65,4 % du total des exportations, comparativement à 53 % en 1992. On observe un comportement similaire pour les importations.

Stimulées par les accords de libre-échange et la faible valeur de la devise canadienne, les exportations de biens vers les États-Unis ont accaparé 85 % de la valeur des exportations internationales de biens du Québec en 2000. Signalons également que des exportations internationales, dans une mesure moindre cependant, ont été principalement acheminées vers le Royaume-Uni, l'Allemagne, la France, les Pays-Bas et le Japon.

Le commerce extérieur s'avère géographiquement très concentré, puisque 90 % des exportations de biens s'effectuent avec le reste de l'Amérique du Nord. Principalement en raison de leur proximité, l'Ontario représente 59 % des exportations et 72 % des importations interprovinciales en 1998, alors que ces proportions sont respectivement de 47 % et de 33 % pour les États du nord-est américain par rapport à l'ensemble des États-Unis en 1999.

Le transport des marchandises

La globalisation des marchés accroît la concurrence et amène les entreprises à rationaliser leur production, leur processus d'approvisionnement et de distribution. Elle exige désormais des services de transport plus rapides, souples et fiables. Même si ces caractéristiques favorisent l'industrie du camionnage, celle-ci ne doit pas être statique mais continuer de s'adapter, être plus flexible et innovatrice, notamment sur le plan des technologies de l'information.

Le camionnage demeure le mode de transport privilégié. On observe ainsi que la proportion de la valeur des échanges effectués sur la route avec les États-Unis a oscillé entre 60 % et 70 % durant la période 1989-1999.

Les besoins des expéditeurs sont différents d'une région à l'autre. Les disparités reposent en grande partie sur la nature des marchandises produites. Ainsi, les « régions de ressources ou périphériques » se caractérisent par un secteur primaire reposant sur les produits de la forêt et des mines, ainsi que par un secteur manufacturier de première transformation (pâtes et papiers, bois d'œuvre, aluminium). Leur production étant en grande partie acheminée vers l'extérieur du Québec, ces régions sont tributaires de l'accessibilité et de la qualité des axes de transport. Le transport des matières pondéreuses s'effectue principalement par chemin de fer et par bateau, alors qu'une part importante des produits forestiers est transportée par camion.

Par contre, les régions centrales ont une économie beaucoup plus diversifiée. Leur secteur primaire est surtout basé sur l'agriculture, alors que le secteur manufacturier s'appuie principalement sur des entreprises de moyenne et de faible technologie de même que sur la présence de plusieurs entreprises de transformation liées aux ressources.

Enfin, la grande région de Montréal se caractérise par une diversification de son économie, par une meilleure accessibilité aux marchés extérieurs et par la présence d'un grand nombre d'entreprises de haute technologie.

Les infrastructures et équipements de transport

Notre réseau d'infrastructures de transport est parvenu à maturité. Construit principalement dans les années 60 et 70, le réseau routier a contribué à augmenter notre productivité. Il nécessite maintenant des travaux de réfection et d'entretien plus fréquents et plus coûteux. Au cours des prochaines années, leur qualité sera déterminante pour soutenir le développement de notre économie. Actuellement, nos infrastructures routières sont dans l'ensemble de qualité moindre que celles des États voisins.

Nos infrastructures et nos équipements de transport en commun vieillissent également. Les premières lignes du métro de Montréal ont déjà 35 ans. La durée de vie du matériel roulant arrive donc au terme de sa maturité. Des rénovations ont déjà été effectuées en vue de prolonger la durée de vie des infrastructures et de l'équipement. De plus, l'âge du parc d'autobus urbains est légèrement supérieur à celui où s'effectuerait un remplacement régulier, dans le cadre d'une vie utile maximale de 16 ans.

Les infrastructures ferroviaires montrent également des déficiences. La rationalisation ferroviaire

canadienne a entraîné l'abandon de certaines lignes pendant que d'autres, souvent dégradées et vieillissantes, étaient cédées sans véritable soutien à leur prise en charge.

Le recours systématique au camionnage entraîne une accélération de la détérioration du réseau routier, augmente le trafic, a une incidence sur la sécurité et contribue à l'augmentation des gaz à effet de serre.

La réforme du gouvernement fédéral

L'importante réforme de Transports Canada modifie l'organisation des systèmes de transport maritime et aérien au Québec. Le gouvernement fédéral se retire des opérations pour centrer son action sur les politiques, la sécurité et la protection de l'environnement. Le retrait du gouvernement fédéral du soutien aux infrastructures maritimes et aériennes de vocation locale et leur transfert vers les instances locales forcent le gouvernement du Québec à revoir ses interventions dans ces domaines. Le Québec doit donc ajuster son approche pour tenir compte de cette évolution et des besoins d'harmonisation des normes et des politiques ainsi que poursuivre la défense de ses intérêts spécifiques.

La sécurité dans les transports

Au cours des 15 dernières années, le nombre de morts sur les routes a chuté de 42,1 %, alors que le parc de véhicules et la distance parcourue augmentaient respectivement de 39,6 % et de 77,5 %.

Cette évolution se traduit également par une diminution des taux de mortalité et de blessés graves par 100 millions de kilomètres parcourus. De 1985 à 1999, le taux de mortalité pour toutes les catégories de véhicules est passé de 3,0 à 1,0 et le taux de blessés graves, de 16,6 à 6,6.

De plus, les usagers de la route perçoivent toujours comme une cause d'insécurité la circulation des camions lourds. En 1998, le taux de mortalité par 100 millions de kilomètres parcourus dans les accidents impliquant un camion lourd était de 2,3 comparativement à 0,9 pour toutes les catégories de véhicules. Par conséquent, le taux de mortalité dans les accidents impliquant un camion lourd est 2,7 fois plus élevé que pour l'ensemble du parc de véhicules.

Le Ministère se préoccupe aussi de la sécurité des piétons, des cyclistes et des usagers des différents véhicules hors route. Au cours de la période 1995-1999, le nombre moyen de morts chez les piétons a chuté de 16 % et le nombre de blessés graves, de 21 % par rapport à la période 1990-1994. De même, le bilan pour les cyclistes pour la même période indique une baisse moyenne de 26 % des morts et de 27 % des blessés graves. Signalons que ces accidents sont des phénomènes principalement urbains et que les jeunes constituent le principal groupe à risque. Quant aux usagers des véhicules hors route, le taux de mortalité pour la période 1990-1999 est passé de 2,51 à 1,55 par 10 000 véhicules. Malgré ces améliorations, il importe de rester vigilant et de s'assurer que les activités liées au transport se pratiquent toujours de façon sécuritaire.

Les problèmes environnementaux

Les problèmes environnementaux causés par les émissions de gaz à effet de serre (GES) concernent tous les pays. Ces problèmes ont fait l'objet d'engagements par les gouvernements nationaux et les organisations internationales, notamment lors de la rencontre de Kyoto portant sur les émissions de gaz à effet de serre.

Au Québec, les transports s'avèrent de grands consommateurs d'énergie : ils sont responsables de l'émission de 38 % des gaz à effet de serre.

Entre autres, l'étalement urbain est un facteur qui contribue directement à l'augmentation de ces émissions.

Les transports sont aussi une source importante de bruit, de pollution de l'air, de l'eau et du sol. Par exemple, le Ministère doit utiliser de grandes quantités de sels de voirie pour assurer la mobilité et la sécurité sur les routes en hiver.

1.7 Les valeurs et les principes de gestion

Afin de remplir adéquatement sa mission, le Ministère se présente comme le chef de file dans l'organisation et l'intégration des systèmes de transport au Québec. Pour ce faire, il se veut novateur, rassembleur et soucieux d'améliorer la qualité du transport.

Le développement social et économique du Québec et de ses régions, la qualité de vie de sa population et de son environnement ainsi que l'équité dans l'accessibilité et la disponibilité des services sont, pour l'organisation, des préoccupations fondamentales.

Pour réaliser son *credo*, le Ministère s'appuie sur l'expertise de ses employés et l'implication de ses partenaires. À cet égard, il privilégie les valeurs suivantes qui guident sa gestion quotidienne :

— **la qualité des services aux citoyens, qui vise l'excellence**, ainsi que **le souci de satisfaire la population** en matière de transport;

— **la transparence et l'écoute** qui sont indissociables d'**un partage accru de l'information et de communications perceptibles avec les employés, les partenaires et la population;**

— **la cohérence et la solidarité** qui favorisent **le renforcement d'un sentiment d'appartenance,**

d'un esprit d'équipe et d'entreprise ainsi qu'**un engagement accru des employés, une unité d'action et une cohésion plus efficaces;**

— **la valorisation, la responsabilisation et la reconnaissance des employés qui participent à la réalisation de la mission du Ministère;**

— **la rigueur de gestion** qui suppose l'efficacité des interventions dans **un souci constant d'économie et d'utilisation optimale des ressources.**

1.8 L'organisation administrative

Pour réaliser l'ensemble de ses mandats, le Ministère s'appuie sur cinq directions générales : la Direction générale des politiques et de la sécurité en transport (DGPST), celle des infrastructures et des technologies (DGIT), celle de Montréal et de l'Ouest (DGMO), celle de Québec et de l'Est (DGQE) et celle des services à la gestion (DGSG).

- L'organigramme du Ministère est présenté à la page centrale.
- L'organisation territoriale du Ministère est représentée à l'annexe 2.

Des ajustements ont été apportés à l'organisation, notamment :

— la réorganisation de la structure de la Direction générale des politiques et de la sécurité en transport (DGPST), afin de tenir compte de nouvelles réalités et des orientations du Ministère. Ces modifications de la structure administrative expriment la volonté de regrouper les forces au sein des grands secteurs d'activité de la direction générale et de redonner aux différents modes de transport une plus grande visibilité;

— des modifications à l'organisation de certaines unités de la Direction générale de Montréal et de l'Ouest (DGMO), qui ont pour but de répondre aux impératifs du plan de gestion des déplacements de Montréal.

Après quelques années d'opération, le Centre de gestion de l'équipement roulant a atteint une vitesse de croisière. Aussi, le Centre de signalisation a été la première agence à voir le jour au Ministère. Ces entités produisent un rapport annuel distinct : la première comme unité autonome de service et la seconde comme agence.

Il est à noter qu'une étude a été entreprise afin de définir une façon plus efficace de gérer les parcs routiers du Ministère.

Le Ministère est tributaire d'une structure organisationnelle décentralisée. Les unités territoriales possèdent une grande autonomie en matière de gestion des ressources et agissent de concert avec les organismes municipaux et régionaux. Les autres unités administratives contribuent à la réalisation de la mission du Ministère, soit par leurs travaux de planification ou de programmation, soit sur les plans législatif ou normatif, de même que par divers services à la gestion.

Finalement, en matière de transports, d'autres organismes comme l'Agence métropolitaine de transport (AMT), la CTQ, la SAAQ et la Société des traversiers du Québec relèvent de l'autorité du ministre. L'annexe 1 présente les coordonnées de ces organismes.

1.9 Les ressources humaines

L'effectif

Au 31 mars 2001, l'effectif régulier autorisé au Ministère totalisait 4 857 personnes, alors que l'effectif occasionnel à temps complet était de 1 573 pour la dernière année financière. Le tableau 1 illustre, par catégorie d'emploi, la répartition de l'effectif autorisé au cours des deux derniers exercices financiers. L'augmentation de l'effectif autorisé par rapport à l'exercice précédent est principalement due à la majoration de l'enveloppe de l'effectif régulier autorisé se rapportant à la lettre d'entente concernant les mesures permettant à un employé occasionnel ou saisonnier de se qualifier pour accéder à un statut d'employé « temporaire ». C'est ainsi que 101 occasionnels rencontrant les critères d'admissibilité tels qu'ils sont stipulés à la convention collective 1998-2002 ont accédé à un statut d'employé « temporaire ».

Le personnel du Ministère est composé de 74,5 % d'hommes et de 25,5 % de femmes. La moyenne d'âge est de 45,6 ans.

Le Ministère a aussi continué d'accroître ses effectifs provenant des communautés culturelles tels les autochtones, les anglophones et les allophones. La proportion d'embauche des groupes cibles est approximativement de 2,2 % des emplois réguliers, 2,7 % des emplois occasionnels, 7,5 % des emplois de stagiaires et 8,5 % des emplois d'étudiants d'été. Étant donné que 70 % de l'effectif du Ministère est localisé en région, où les minorités sont en moins grand nombre, il sera toujours plus difficile d'atteindre l'objectif gouvernemental fixé à 25 % des effectifs embauchés.

Finalement, 42 employés, soit 0,89 %, sont des personnes handicapées.

Tableau 1
Effectif régulier autorisé par catégorie d'emploi

Catégorie d'emploi	Nombre	
	31 mars 2000	31 mars 2001
Administrateurs d'État	5	5
Cadres supérieurs	108	113
Cadres intermédiaires	209	205
Professionnels	1 056	1 113
Personnel technique et de soutien	2 152	2 205
Ouvriers	1 199	1 168
Sous-total	**4 729**	**4 809**
Niveau non évalué	24	48
Total	**4 753**	**4 857**

Le développement des ressources humaines

La réalisation de la mission du Ministère repose sur la qualité de son personnel. C'est d'ailleurs pour cette raison que le développement du savoir-faire a été identifié comme une priorité dans le Plan stratégique 2000-2003. Le cadre de gestion de l'expertise ministérielle de l'exercice financier 1999-2000 a permis d'identifier les domaines stratégiques d'intervention. Un plan d'action élaboré par les directions générales détermine les moyens que chacune devra mettre de l'avant pour s'assurer d'avoir, en tout temps, l'expertise nécessaire pour livrer de façon adéquate les produits et services à ses différentes clientèles. Le Ministère a investi, au cours du dernier exercice financier, 4 204 196 $ dans le développement du personnel (le tableau 2 est représentatif de la ventilation des coûts).

Tableau 2
Développement des ressources humaines, tableau comparatif 1999-2000 et 2000-2001

	1999-2000		2000-2001	
	Employés	Coût	Employés	Coût
Catégorie d'emploi	Nombre	Montant ($)	Nombre	Montant ($)
Cadres	254	589 759	246	472 059
Professionnels	831	1 833 952	797	1 482 153
Personnel technique et de soutien	1 857	2 145 931	1 736	1 882 431
Ouvriers	928	288 431	1 146	367 553
Total	**3 870**	**4 858 073**	**3 925**	**4 204 196**

Le programme d'aide aux employés

Le Ministère a poursuivi ses efforts pour offrir à ses employés des services d'aide de qualité, en leur permettant d'avoir accès à un ensemble de mesures visant à les soutenir en cas de besoin. Citons notamment : la référence aux ressources du milieu; la possibilité d'obtenir des services de thérapie à l'interne dans certains cas; le soutien à la réintégration au travail à la suite d'une absence causée par la maladie; et un programme de remboursement des frais de consultation qui, avec un montant maximal par employé de 800 $ par année financière, est l'un des plus généreux de la fonction publique. C'est au cours de la présente année que le montant accordé aux employés est passé de 600 $ à 800 $ et que les règles d'attribution de ces sommes ont été bonifiées de façon à permettre une meilleure accessibilité aux services d'aide.

D'année en année, plus de 200 personnes aux prises avec des problèmes personnels de toute nature ont recours aux services du programme d'aide aux employés (PAE). Au cours de l'année 2000, 291 personnes ont consulté le PAE, soit 5,2 % de l'effectif du Ministère. Ce taux est le plus élevé depuis la création du programme en 1990 et se rapproche du taux moyen d'utilisation de la fonction publique, qui est de 6 %. Il est cependant reconnu que les hommes (74,5 % du personnel du Ministère) consultent moins que les femmes.

De plus, une série de conférences midi, la publication d'une chronique mensuelle dans l'intranet, un service de prêt de vidéocassettes de même que des interventions post-traumatiques constituent quelques-unes des activités de prévention qui ont été offertes aux employés cette année.

Notons enfin la mise en place d'une nouvelle activité : les « Clini-rencontre ». Il s'agit d'ateliers à l'intention des gestionnaires aux prises avec des situations de gestion difficiles avec un ou des employés. Ces situations sont discutées en groupes restreints selon une approche axée sur la compréhension de la personne. Cette activité a été offerte à quatre reprises en 2000-2001.

Tableau 3
Taux d'utilisation du PAE de 1992-1993 au 31 décembre 2000

Exercice financier	Taux d'utilisation
1992-1993	2,0 %
1993-1994	3,0 %
1994-1995	2,4 %
1995-1996	2,1 %
1996-1997	2,3 %
1997-1998	3,9 %
1998-1999	3,1 %
1999-2000	4,0 %
Année civile 2000	5,2 %

La santé et la sécurité au travail

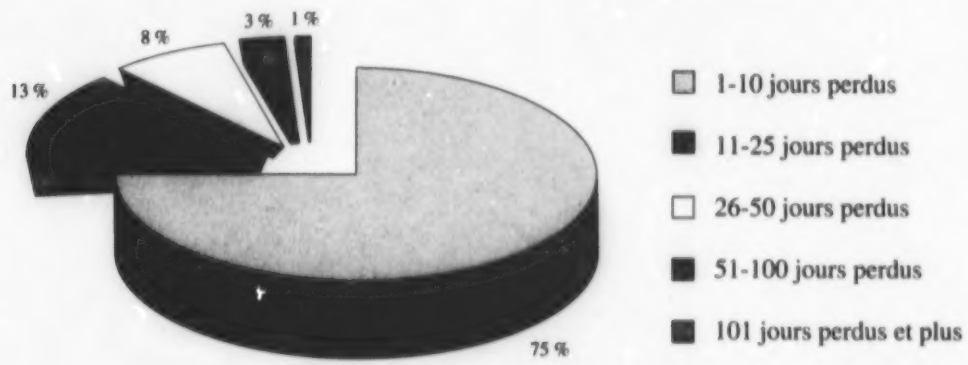
Le Ministère est considéré comme un chef de file au chapitre de l'application de mesures en santé et sécurité au travail. Parmi les éléments qui lui permettent de se distinguer, il convient de mentionner la prise en charge de la prévention par les gestionnaires et par les travailleurs, l'application de la mesure d'assignation temporaire pour faciliter le retour au travail d'employés accidentés ainsi que la campagne de prévention.

Le taux de fréquence total (accidents avec et sans perte de temps) se situe à 131,76, c'est-à-dire que pour chaque million d'heures travaillées, il y a 131,76 faits accidentels.

Le nombre total de jours perdus s'élève donc à 5 783, ce qui représente une diminution de 443 jours par rapport à l'an dernier, soit 7,1 %. Par ailleurs, le taux global de gravité a, lui aussi, diminué. On constate que 75 % des accidents ont entraîné moins de 10 jours d'absence.

Enfin, en matière d'ergonomie, depuis 1995, plus de 800 postes de travail munis de micro-ordinateurs dans les unités centralisées ont été ajustés dans le but de prévenir l'apparition d'éventuelles maladies professionnelles.

Figure 1
Nombre d'accidents *avec perte de temps* selon le nombre de jours de travail perdus en 2000



L'accès à l'égalité en emploi

Dans le cadre des programmes d'accès à l'égalité en emploi, le Ministère a poursuivi ses efforts visant à accroître l'effectif féminin dans des emplois d'encadrement, d'ingénierie, de professionnels et de techniciens des travaux publics.

La représentation du personnel féminin dans les catégories des cadres supérieurs a augmenté de 25 %, les cadres intermédiaires, de 75 %, les ingénieurs, de 38 % et les techniciennes de travaux publics, de 17,9 %. De l'ensemble de la population des cadres supérieurs, 8,62 % sont des femmes, ce qui représente une augmentation de l'ordre de 1,67 % par rapport à l'année dernière.

De l'ensemble de la population des cadres intermédiaires, 3,53 % sont des femmes, ce qui représente une augmentation de l'ordre de 1,48 % par rapport à l'année dernière.

En outre, 18,33 % des femmes sont désignées à titre provisoire pour occuper un poste d'encadrement supérieur, ce qui représente une nette augmentation par rapport à l'année dernière, soit de l'ordre de 15,2 %.

Depuis les cinq dernières années, l'âge moyen des femmes est passé de 41,1 ans à 42,8, soit une augmentation de l'âge moyen de l'ordre de 1,7 année. L'âge moyen des hommes est quant à lui demeuré inchangé, affichant toujours 46,5 ans.

1.10 Les ressources financières

Le contexte de la gestion financière

Le contexte dans lequel évolue le Ministère pour 2000-2001 demeure sensiblement le même que pour l'exercice précédent. Il est toujours marqué par la sous-budgétisation et les besoins en constante évolution : économie grandement influencée par les coûts de transport, augmentation des déplacements, étalement urbain, vieillissement du réseau routier et des autres infrastructures de transport, diminution de l'implication fédérale en matière de transports maritime, ferroviaire et aérien.

Au regard des priorités d'action que le Ministère a énoncées dans son plan de gestion des dépenses 2000-2001, les principales activités concernent :

— la poursuite des efforts des dernières années en matière de conservation et d'amélioration du réseau routier : investissements totaux de 729,3 M$ dans le cadre du Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier (FCARR), soit 29,1 M$ de plus qu'en 1999-2000;

— l'optimisation des interventions relatives à l'entretien et à l'exploitation de ses infrastructures : 234,6 M$ consacrés à l'entretien et à l'exploitation du réseau (excluant la main-d'œuvre interne et les frais administratifs);

— l'application d'un plan d'action visant une plus grande sécurité des usagers, notamment en période hivernale : poursuite de la révision et de la modification des contrats d'entretien d'hiver pour allonger la période d'application, et amélioration des normes de sécurité;

— le maintien du niveau d'intervention auprès du monde municipal, particulièrement en matière de financement d'infrastructures routières et de transport en commun : 114 M$ versés en subventions d'aide au réseau routier municipal et 199,7 M$ versés pour l'aide au transport en commun;

— la consolidation de sa contribution en ce qui concerne le financement des services spécialisés en transport : 44,4 M$ versés pour le transport adapté aux personnes handicapées, soit 0,9 M$ de plus qu'en 1999-2000;

— la poursuite des efforts entrepris dans le cadre de deux programmes d'aide, l'un concernant les chemins de fer d'intérêt local (4,9 M$) et l'autre, la Route verte (4,4 M$);

— l'augmentation des investissements consacrés au renouvellement de ses systèmes de gestion : immobilisations de 18,3 M$ en technologies de l'information.

Les budgets et les programmes

Pour l'exercice financier 2000-2001, le « Budget de dépenses » du Ministère, qui couvre les dépenses courantes ainsi que la portion imputable à l'exercice en cours (amortissement et frais de financement du Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier) des investissements à long terme, s'élève à 1 519 M$. Quant au « Budget d'investissements » permettant d'acquérir des biens et de mettre en œuvre des projets dont la durée de vie s'étend sur plusieurs années, il totalise 47 M$. Ces montants, détaillés dans le tableau 4, sont répartis entre les trois programmes réguliers de la façon suivante :

- ***Programme 01 - Infrastructures de transport :***

  Budget de dépenses : 1 112,4 M$

  Budget d'investissements : 42,7 M$

  Ce programme vise à assurer l'amélioration, la réfection et l'entretien des infrastructures de transport terrestre, maritime et aérien.

- ***Programme 02 - Systèmes de transport***

  Budget de dépenses : 324,7 M$

  Budget d'investissements : 0,7 M$

  Ce programme vise à établir les politiques et la réglementation relatives aux systèmes de transport de personnes et de marchandises, à apporter une aide financière aux organismes offrant des services de transport et à délivrer des permis de transport ou de location pour différents modes de transport.

- ***Programme 03 - Administration et services corporatifs***

  Budget de dépenses : 81,9 M$

  Budget d'investissements : 3,6 M$

  Ce programme vise à fournir les divers services de soutien à la gestion des activités du Ministère et à assurer l'élaboration des plans de transport de personnes et de marchandises. Il vise aussi à favoriser l'expertise du Ministère en soutenant les activités de recherche et de développement.

Pour l'exercice 2000-2001, le Ministère disposait aussi de 46,1 M$ pour des programmes « spéciaux » répartis comme suit :

— une somme totalisant 41,4 M$, dont 0,1 M$ provenant d'ententes avec le gouvernement fédéral pour l'Aide aux expéditeurs de l'Est du Québec, 0,5 M$ pour le réseau municipal de la capitale nationale, 4,5 M$ pour l'accès routier à la communauté crie de Waskaganish et 36,3 M$ à titre de compensation pour la prise en charge de dix terminaux de traversiers anciennement sous juridiction fédérale;

— s'ajoutent 4,7 M$ du Fonds de reconstruction des infrastructures pour les régions affectées par les pluies diluviennes de juillet 1996.

Enfin, dans le cadre du Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier (FCARR), le Ministère a reçu l'autorisation de réaliser des investissements de l'ordre de 733 M$. Ces investissements sont financés à même une contribution versée par le Ministère à l'intérieur du budget de dépenses du programme 01.

En cumulant l'ensemble de ces budgets, le Ministère a donc à sa disposition un montant de 2 345,1 M$.

De plus, les sommes prévues (628 M$) pour l'amortissement et les contributions à des Fonds, représentant l'étalement comptable d'investissements déjà réalisés ainsi que leur coût de financement à long terme dans le cas du FCARR, se répartissent comme suit :

— 359,3 M$ pour la contribution au financement du Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier (FCARR);

— 5,2 M$ pour la contribution au financement du Fonds de gestion de l'équipement roulant;

— 254,3 M$ pour l'amortissement des travaux sur le réseau routier antérieurs à la création du FCARR, ainsi que des autres infrastructures de transport;

— 9,2 M$ pour l'amortissement d'actifs autres que les infrastructures de transport.

Une fois exclue cette somme de 628 M$, le « pouvoir de dépenser » réel du Ministère pour l'ensemble de ses activités en 2000-2001 est de 1 717,1 M$.

Tableau 4

Budget de 2000-2001 par programme et élément de programme

Programmes réguliers		(000 $)	
Budget de dépenses	2000-2001	1999-2000	1998-1999
01 - Infrastructures de transport	**1 112 411,6**	**1 196 993,1**	**1 122 743,4**
01 - Construction des infrastructures de transport	615 750,9	678 841,1	564 460,5
02 - Entretien des infrastructures de transport	383 160,7	387 327,0	375 282,9
03 - Aide financière au réseau local	113 500,0	130 825,0	183 000,0
02 - Systèmes de transport	**324 711,7**	**311 321,8**	**328 181,1**
01 - Transport terrestre	264 963,9	254 062,9	273 541,5
02 - Transport maritime	44 619,0	43 820,9	42 327,4
03 - Transport aérien	4 048,2	2 954,8	2 809,0
04 - Commission des transport du Québec	11 080,6	10 483,2	9 503,2
03 - Administration et services corporatifs	**81 934,4**	**82 961,3**	**78 903,7**
01 - Direction	5 551,8	5 820,4	4 663,2
02 - Services administratifs	62 872,4	63 719,2	61 113,6
03 - Planification et recherche/développement	13 510,2	13 421,7	13 126,9
Total budget de dépenses	**1 519 057,7**	**1 591 276,2**	**1 529 828,2**
Budget d'investissements	2000-2001	1999-2000	1998-1999
01 - Infrastructures de transport	**42 705,7**	**20 981,4**	**10 758,6**
01 - Construction des infrastructures de transport	26 757,7	12 361,1	4 189,9
02 - Entretien des infrastructures de transport	15 948,0	8 620,3	6 568,7
03 - Aide financière au réseau local	—	—	—
02 - Systèmes de transport	**703,9**	**450,2**	**700,4**
01 - Transport terrestre	177,7	47,2	265,5
02 - Transport maritime	—	12,5	36,3
03 - Transport aérien	—	—	—
04 - Commission des transports du Québec	526,2	390,5	398,6
03 - Administration et services corporatifs	**3 552,3**	**3 201,8**	**2 094,7**
01 - Direction	70,8	102,9	98,6
02 - Services administratifs	3 115,1	2 858,0	969,3
03 - Planification et recherche/développement	366,4	240,9	1 026,8
Total budget d'investissements	**46 961,9**	**24 633,4**	**13 553,7**
Total programmes réguliers	1 566 019,6	1 615 909,6	1 543 381,9
Programmes extra-budgétaires	2000-2001	1999-2000	1998-1999
40 - Comptes à fin déterminée	**41 384,8**	**17 414,3**	**14 291,0**
02 - Programme stratégique d'amélioration routière	65,0	2 120,9	1 856,0
03 - C.C.N. Réseau municipal	519,8	3 493,4	4 735,0
04 - Route d'accès à Waskaganish	4 500,0	11 800,0	7 700,0
09 - Financement des terminaux portuaires	36 300,0	—	—
50 - Fonds transport	**4 700,0**	**10 760,0**	**16 245,6**
05 - Reconstruction d'infrastructures	4 700,0	10 760,0	16 245,6
Total programmes extra-budgétaires	46 084,8	28 174,3	30 536,6
Fonds routier	2000-2001	1999-2000	1998-1999
50 - Fonds transport	**732 995,7**	**699 647,9**	**662 618,7**
01 - Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier	732 995,7	699 647,9	662 618,7
Total Fonds routier	732 995,7	699 647,9	662 618,7

Les budgets de 1999-2000 et 2000-2001 correspondent aux budgets apparaissant aux Livres des crédits 1999-2000 et 2000-2001 auxquels ont été ajoutées les informations concernant les crédits supplémentaires, les crédits extra-budgétaires et le Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier (FCARR). Le budget de 1998-1999 correspond à celui apparaissant au Rapport Annuel 1998-1999 auquel ont été ajoutées les informations concernant les budgets comparatifs pour l'amortissements selon le Livre des crédits 1999-2000.

Les dépenses

Le tableau 5 détaille les dépenses et les investissements réalisés en fonction des principales activités, en excluant l'amortissement ainsi que les contributions à des Fonds, de manière à refléter davantage le « pouvoir de dépenser réel » du Ministère.

Tableau 5
Les dépenses et les investissements du Ministère selon les principales activités
(excluant amortissement et contributions à un Fonds)

	000 $		
	2000-2001	**1999-2000**	**1998-1999**
Rémunération	**295 050,7**	**284 111,6**	**278 498,8**
Employés permanents	236 935,6	227 164,1	224 836,0
Employés occasionnels	58 115,1	56 947,5	53 662,8
Exploitation des infrastructures	**234 555,7**	**239 641,2**	**223 644,2**
Viabilité hivernale	160 148,2	145 239,2	134 428,4
Entretien d'infrastructures	74 407,5	94 402,0	89 215,8
Travaux routiers	**571 421,2**	**545 991,6**	**514 454,3**
Conservation des chaussées	116 453,6	129 603,5	124 584,9
Conservation des structures	115 428,6	94 800,6	77 087,9
Amélioration du réseau routier	162 821,2	154 771,3	164 320,9
Développement du réseau routier	96 789,0	87 719,0	80 039,8
Dépenses connexes[1]	79 928,8	79 097,2	68 420,8
Travaux maritimes, aériens et terrestres	**37 375,2**	**27 041,1**	**19 514,8**
Autres activités ministérielles	**8 227,2**	**8 927,8**	**8 353,8**
Programmes d'aide	**455 685,4**	**523 498,5**	**500 634,7**
Transport en commun	199 654,7	198 529,6	214 429,8
Transport adapté	44 396,1	43 474,7	45 506,9
Aide au réseau municipal[2]	114 016,1	134 152,8	187 025,1
Désenclavement	14 662,2	13 513,3	13 821,1
Société des traversiers du Québec	69 581,6[3]	34 348,9	32 549,4
Route Verte	4 410,7	2 343,2	—
Chemins de fer d'intérêt local	4 878,3	1 579,2	—
Autres	4 085,7	95 556,8	7 302,4
Dépenses administratives	**93 862,9**	**96 586,4**	**95 859,8**
TOTAL	**1 696 178,3**	**1 725 798,2**	**1 640 960,4**

1 Les dépenses connexes sont constituées des honoraires professionnnels, des déplacement d'utilités publiques et des aquisitions immobilières.
2 Inclut les subventions et les travaux réalisés par le Ministère sur le réseau local.
3 Inclut 36,4 M$ à titre de compensation pour la prise en charge de dix terminaux de traverses.

La répartition des dépenses selon les régions administratives gouvernementales

Les tableaux 6, 7 ainsi que la figure 2 présentent une répartition des dépenses. Ces tableaux sont détaillés par région administrative, respectivement pour les programmes réguliers du Ministère et pour le FCARR. Sont également étalées au tableau 8 les subventions payées en 2000-2001 relativement à l'aide financière au réseau municipal. Les dépenses liées aux pluies diluviennes de 1996 accaparent près de 4 M$ en 2000-2001 et sont établies depuis l'origine du sinistre au tableau 9.

En ce qui concerne les programmes réguliers, les dépenses se sont chiffrées à 1 540 756 700 $. Les dépenses effectuées dans le cadre du FCARR atteignent, quant à elles, 729 335 400 $.

Tableau 6
Répartition des dépenses par programme du Ministère et par région administrative en 2000-2001 (000 $)

Région administrative	Infrastructures de transport	Systèmes de transport	Administration et services corporatifs	Total 2000-2001	Total 1999-2000	Total 1998-1999
Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine	21 004,5	5 430,3	9,9	26 444,7	26 392,2	25 672,5
Bas-St-Laurent	36 759,3	2 240,5	27,0	39 026,8	38 881,2	43 026,3
Saguenay–Lac-Saint-Jean	20 662,1	3 258,4	13,7	23 934,2	25 661,3	29 834,5
Capitale nationale	31 924,3	12 538,1	65,4	44 527,8	48 464,0	37 312,7
Chaudière–Appalaches	47 082,1	4 418,9	41,3	51 542,3	50 272,0	56 614,3
Mauricie	19 720,6	3 338,7	32,4	23 091,7	22 794,2	22 592,3
Centre du Québec	24 378,4	1 736,8	7,3	26 172,5	26 576,6	30 634,6
Estrie	34 164,9	3 639,6	32,7	37 837,2	38 199,4	39 783,7
Montérégie	58 233,4	33 611,3	94,0	91 938,7	84 306,3	80 342,1
Montréal	25 895,9	171 448,9	107,4	197 452,2	191 739,4	39 408,4
Laval	6 581,3	6 707,4	47,4	13 336,1	17 704,5	6 632,6
Lanaudière	16 625,7	4 569,3	18,4	21 213,4	22 789,1	23 562,0
Laurentides	35 134,9	10 291,2	41,6	45 467,7	40 351,8	44 222,2
Outaouais	29 128,2	4 827,6	31,0	33 986,8	39 933,4	38 702,7
Abitibi-Témiscamingue	27 538,6	989,8	26,3	28 554,7	27 515,5	33 193,9
Côte-Nord	30 312,0	7 532,1	37,7	37 881,8	31 338,8	31 190,1
Nord-du-Québec	38 448,0	—	10,9	38 458,9	21 545,4	17 645,6
Sous-total	**503 594,3**	**276 628,9**	**644,4**	**780 867,6**	**754 465,1**	**600 370,5**
Directions centrales	633 341,5 [1]	44 342,2 [2]	82 205,4 [3]	759 889,1	835 533,7	628 831,6
Total	**1 136 935,8**	**320 971,1**	**82 849,8**	**1 540 756,7**	**1 589 998,8**	**1 229 202,1**

1 Inclut une somme de 359,3 M$ à titre d'amortissement pour les investissements et les coûts de financement à long terme du FCARR ainsi qu'une somme de 245,9 M$ à titre d'amortissement sur les immobilisations.
2 Inclut les dépenses de la CTQ (11,6 M$)
3 Inclut une somme de 8,4 M$ à titre d'amortissement sur les immobilisations.

Tableau 7
Répartition des dépenses du Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier, par région administrative, en 2000-2001 (000 $)

Région administrative	2000-2001	1999-2000	1998-1999
Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine	44 210,6	26 460,1	22 302,7
Bas-St-Laurent	30 211,2	38 041,2	40 268,7
Saguenay–Lac-Saint-Jean	54 526,1	42 751,3	39 576,2
Capitale nationale	67 988,8	45 877,9	41 563,3
Chaudière–Appalaches	38 169,3	39 362,7	37 448,8
Mauricie	28 140,6	26 003,2	21 855,7
Centre du Québec	31 578,8	27 802,6	13 856,3
Estrie	25 226,5	22 281,6	26 998,7
Montérégie	83 226,4	73 684,1	82 527,9
Montréal	78 994,9[1]	137 481,9[2]	135 230,7[3]
Laval	38 378,7	16 734,4	14 061,8
Lanaudière	24 207,2	27 584,3	17 809,4
Laurentides	42 878,1	30 856,9	37 559,3
Outaouais	26 314,7	28 374,5	22 868,1
Abitibi-Témiscamingue	22 006,6	30 014,3	30 153,4
Côte-Nord	26 752,0	26 658,3	22 251,9
Nord-du-Québec	4 152,5	3 096,6	3 515,6
Sous-total	**666 963,0**	**643 065,9**	**609 848,5**
Directions centrales	62 372,4	57 176,5	52 734,1
Total	**729 335,4[4]**	**700 242,4[5]**	**662 582,6[6]**

1 Inclut des dépenses de 11,6 M$ dans le cadre du Plan de transport de Montréal.
2 Inclut des dépenses de 40,2 M$ dans le cadre du Plan de décongestion de Montréal.
3 Inclut des dépenses de 57,0 M$ dans le cadre du Plan de décongestion de Montréal.
4 Inclut des participations municipales de 24,3 M$.
5 Inclut des participations municipales de 13,1 M$.
6 Inclut des participations municipales de 7,6 M$.

Figure 2
Ventilation des dépenses du FCARR (729,3 M$)

Tableau 8
Répartition par région administrative des subventions payées en 2000-2001 pour l'aide financière au réseau routier municipal (000 $)

Région administrative	Prise en charge du réseau local	Chemins à double vocation	Passages à niveau	Amélioration des chemins municipaux	Réfection des ponts	Total 2000-2001	Total 1999-2000	Total 1998-1999
Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine	2 123,9	31,5	144,9	566,2	594,9	3 461,4	3 829,7	4 875,8
Bas-St-Laurent	10 357,0	120,1	72,4	1 276,7	196,8	12 023,0	13 371,7	19 313,0
Saguenay–Lac-Saint-Jean	2 361,7	50,3	25,3	800,0	334,4	3 571,7	4 929,7	11 315,9
Capitale nationale	1 824,3	39,0	55,3	836,4	608,8	3 363,8	5 219,2	4 338,2
Chaudière–Appalaches	12 188,4	51,8	93,5	1 597,8	1 132,3	15 063,8	15 779,0	23 736,6
Mauricie	2 929,3	80,3	122,9	738,4	525,2	4 396,1	5 633,8	7 083,3
Centre-du-Québec	8 121,9	—	89,1	1 845,2	384,5	10 440,7	10 596,0	16 115,2
Estrie	10 106,6	—	88,0	1 276,4	485,4	11 956,4	12 599,8	18 668,1
Montérégie	6 903,8	—	344,2	1 966,6	2 499,8	11 714,4	13 909,3	18 076,0
Montréal	—	—	—	97,3	—	97,3	—	500,0
Laval	0,1	—	5,8	119,9	120,2	246,1	784,3	—
Lanaudière	3 386,2	39,2	47,1	1 130,9	369,8	4 973,1	5 939,6	7 521,1
Laurentides	6 288,4	72,7	78,3	1 909,4	495,4	8 844,2	9 782,8	13 635,1
Outaouais	10 225,3	117,9	32,5	1 832,7	440,0	12 648,4	16 841,7	21 799,2
Abitibi-Témiscamingue	5 100,1	55,5	39,6	647,4	176,6	6 019,2	6 341,4	13 548,1
Côte-Nord	472,1	23,4	1,9	229,4	166,6	893,4	1 293,3	1 736,4
Nord-du-Québec	2 941,5	59,4	33,0	545,4	204,0	3 783,2	3 808,1	553,1
Total	**85 330,6**	**741,1**	**1 273,8**	**17 416,1**	**8 734,7**	**113 496,3**	**130 659,4**	**182 815,1**

Tableau 9
Pluies diluviennes de 1996 (M $)

Secteur d'intervention	Coûts des travaux 1996-1997	1997-1998	1998-1999	1999-2000	2000-2001	Total
Côte-Nord	2,9	0,4	—	—	0,1	3,4
Saguenay–Lac-Saint-Jean-Est	26,6	10,7	7,8	4,7	0,7	50,5
Lac-Saint-Jean-Ouest–Chibougamau	0,3	0,2	—	—	—	0,5
Charlevoix	4,7	3,8	0,1	—	—	8,6
Mauricie	0,4	0,1	—	—	—	0,5
Sous-total	**34,9**	**15,2**	**7,9**	**4,7**	**0,8**	**63,5**
Directions centrales	0,3	0,8	1,4	3,5	3,1[1]	9,1
Total	**35,2**	**16,0**	**9,3**	**8,2**	**3,9**	**72,6**

1 Inclut les acquisitions pour expropriation.

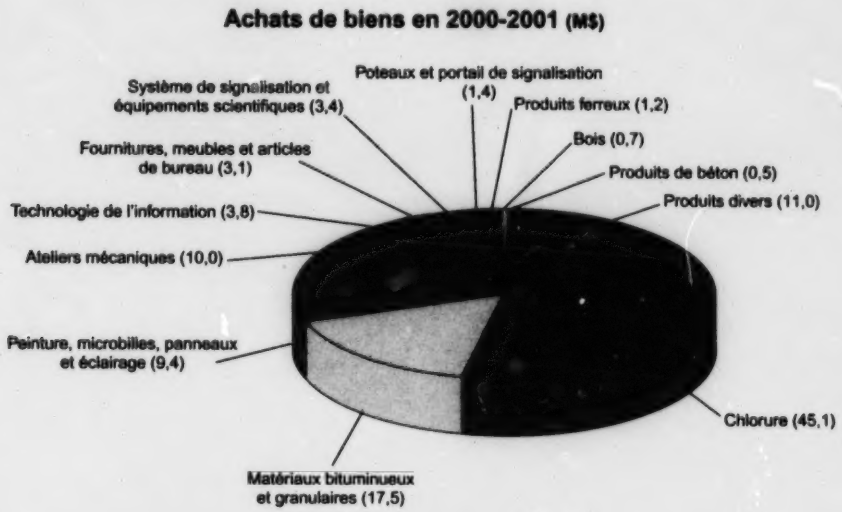
1.11 Les ressources matérielles

Les ressources matérielles sont traitées en fonction des trois aspects suivants : l'approvisionnement, la gestion contractuelle et le guichet de qualification des produits et des fournisseurs.

L'approvisionnement

Le Ministère a procédé, en 2000-2001, à l'acquisition de biens totalisant 107,1 M$. Les dépenses les plus importantes sont liées aux coûts du chlorure (plus de 45,1 M$), des matériaux bitumineux et granulaires (17,5 M$), des ateliers mécaniques (10 M$) ainsi que de la peinture, des microbilles, des panneaux de signalisation et de l'éclairage (9,4 M$).

Figure 3
Achats de biens en 2000-2001 (M$)



La gestion contractuelle

Le Ministère a adjugé 743 contrats de construction pour des marchés, totalisant 442,7 M$, 266 contrats de déneigement pour 53,2 M$ et 405 contrats de services professionnels pour 58,7 M$.

Le nombre de contrats de construction a chuté de 10,7 %, alors que les prix totaux des marchés ont augmenté de 9,3 % par rapport à l'exercice précédent, le prix du marché se situant en moyenne à 101,3 % du montant estimé du contrat.

Parmi les contrats de construction, 137 ont été adjugés à prix tarif pour la fourniture et la pose d'enrobés bitumineux. Cette modalité réglementaire peut s'appliquer aux contrats d'un montant estimé inférieur à 0,5 M$ et stipule, sous certaines conditions, que les travaux soient confiés à l'entrepreneur qui présente le prix le moins élevé en tenant compte des coûts de transport.

En ce qui concerne le déneigement, 79 contrats ont été conclus avec des municipalités pour le prix total de 3,2 M$ et 187 avec des entrepreneurs pour un coût total de 50 M$, à savoir un total global de 53,2 M$, représentant 101,7 % de l'estimation du Ministère. Environ 760 contrats de déneigement sont en cours d'exécution chaque année. La majorité des contrats de déneigement sont accordés pour une année avec option de renouvellement pour les deux années subséquentes.

Tableau 10
Répartition des contrats adjugés en 1999-2000 et en 2000-2001 (M$)

	Prix des marchés	Nombre
Construction*		
1999-2000	405,2	832
2000-2001	442,7	743
Déneigement**		
1999-2000	46,9	365
2000-2001	53,2	266
Services professionnels		
1999-2000	57,3	411
2000-2001	58,7	405
Total		
1999-2000	509,4	1 608
2000-2001	554,6	1 414

* La construction inclut les contrats de construction, de réfection et de services auxiliaires.

** La majorité des contrats de déneigement sont accordés pour une année avec option de renouvellement pour les deux années subséquentes. Plus de 97 % des contrats incluent la fourniture des matériaux (sel, abrasifs et calcium) par l'entrepreneur ou par la municipalité, selon un approvisionnement libre ou auprès du Ministère.

Le Guichet unique de qualification des produits et des fournisseurs

Le Guichet unique de qualification des produits et des fournisseurs du Ministère a pour but de fournir, par l'entremise de son processus d'évaluation technique, un accès plus direct aux fournisseurs désireux de lui proposer de nouveaux produits ou de nouvelles technologies qui lui permettront d'accroître sa productivité sur le plan des opérations d'entretien du réseau routier et, par la même occasion, la sécurité en matière de transport. Pour 2000-2001, 75 produits de diverses entreprises ont été soumis à l'éva-luation technique.

1.12 Application de lois, règlements, politiques et directives

La sécurité de l'information

Comme nous l'avons déjà mentionné, le Ministère est tributaire d'une structure décentralisée. Les unités territoriales possèdent donc une grande autonomie et agissent de concert avec les organismes municipaux et régionaux. Les unités centrales contribuent à la réalisation de la mission du Ministère, soit par leurs travaux de planification ou de programmation, sur les plans législatif ou normatif, de même que par divers services à la gestion qui incluent les technologies de l'information.

Le réseau des communications informatiques du Ministère relie environ 4 500 postes à l'aide de plus de 230 serveurs, dans près de 100 bureaux répartis sur le territoire québécois. Le Ministère fait face au défi d'assurer la sécurité de son information en tenant compte de la complexité de son organisation administrative. Il mise d'abord sur l'implication personnelle de chacun de ses employés.

Le plan de mise en œuvre de la sécurité de l'information a été approuvé par la Direction du Ministère en 1999. Un coordonnateur ministériel a alors été nommé, et une politique complète et officielle a été distribuée à tous les employés. Un Comité permanent de sécurité a été formé; il possède un pouvoir décisionnel quant à la stratégie de sécurité. Il représente tous les niveaux hiérarchiques et se compose essentiellement de membres particulièrement concernés par la gestion de l'information du Ministère.

La première phase du plan de mise en œuvre a été complétée en 2000-2001. Elle consistait à procéder à un audit « micro-réseau » de toutes les grandes unités administratives du Ministère afin de mesurer leur vulnérabilité face aux risques informatiques universellement reconnus. La méthode utilisée garantissait la cohérence des décisions prises par des unités jouissant d'une grande autonomie et ce, dans la complexité des systèmes distribués qui tendent à se généraliser. Les directions générales ainsi que les directions territoriales, ont fait l'objet d'une telle analyse de sécurité et des plans d'action ont été produits pour améliorer la situation de chacune de ces unités dans les meilleurs délais. Certaines unités administratives, à vocation particulière au regard de la mission du Ministère, ont en outre fait l'objet d'une telle analyse et tous les résultats détaillés ont été présentés aux gestionnaires responsables des unités analysées par le coordonnateur ministériel. À l'issue de cette première phase, une excellente connaissance de l'état actuel de la sécurité est aujourd'hui établie.

Le Ministère entamera en 2001-2002 la seconde phase de son plan de mise en œuvre, soit la gestion des risques. Les résultats attendus formeront un premier registre d'autorité en matière de sécurité de l'information ainsi qu'une catégorisation de ses systèmes. Une connaissance documentée illustrera ainsi sa maîtrise du risque pour chacun de ces systèmes.

Le Vérificateur général et le Vérificateur interne

Le Vérificateur général

Au cours de l'année, le Vérificateur général a effectué sept missions au sein du Ministère. Quatre de ces missions ont été complétées et ont fait l'objet d'un rapport commenté par le Ministère.

Chaque recommandation du Vérificateur général acceptée par le Ministère a fait l'objet d'un suivi particulier afin de garantir la mise en place des mesures correctives requises.

Le Vérificateur interne

Dans une optique d'amélioration continue, certaines activités du Ministère ont fait l'objet d'analyse par la vérification interne du Ministère.

Parmi les analyses effectuées, citons les activités de gestion relatives à l'établissement du plan stratégique, à l'amélioration de la reddition de comptes, à l'octroi et à l'administration des contrats, au suivi des engagements envers le coroner, à l'application de la Loi sur les exploitants et propriétaires de véhicules lourds, à la gestion des risques, à la conformité de différents rapports émis par le Ministère, à l'acquisition de produits et services et à la protection des biens ainsi qu'au traitement des matières dangereuses et des matières dangereuses résiduelles.

À la suite de chacune de ces vérifications, les gestionnaires concernés ont élaboré leurs plans d'actions visant l'amélioration des mécanismes en place, lesquels feront ultérieurement l'objet d'un suivi par la vérification interne pour s'assurer de leur mise en œuvre.

La politique linguistique

Le Comité d'application de la Politique linguistique assure l'interface entre le Ministère et l'Office de la langue française. Cette année, son rôle consistait à soutenir l'organisation quant à la portée des articles de la politique et à conseiller les unités administratives requérantes quant aux orientations à adopter devant les problèmes liés à la politique. Dans cette perspective, les unités administratives qui ont édité des brochures ou des formulaires et dont le personnel a prononcé des conférences ou effectué des présentations se sont adressées au mandataire ministériel.

En partenariat avec l'Office de la langue française, le Ministère met à jour certaines terminologies insérées dans les normes en transport. À la fin de l'exercice financier, 150 définitions ont été examinées.

La protection des non-fumeurs

En plus de veiller à l'application de la Loi sur la protection des non-fumeurs, le Ministère a également sensibilisé les fumeurs aux effets nocifs du tabagisme.

De plus, il a offert à ses employés un programme d'aide pour l'abandon du tabac dont 52 personnes ont bénéficié. De ce nombre, 29 personnes ont complètement arrêté de fumer.

Partie II :
Relations avec les citoyens

2.1 L'accès à l'information et la protection des renseignements personnels

L'accès à l'information

L'exercice 2000-2001 ne fait pas exception à la réalité du Ministère, au sens où la majorité des demandes d'accès à l'information concerne les documents administratifs qu'il détient.

En lien direct avec sa mission, les plans et devis, les contrats, les soumissions, les appels d'offres et les rapports d'étude sont les documents les plus souvent réclamés.

Les demandes relatives aux renseignements personnels ne constituent quant à elles qu'un très faible pourcentage de l'ensemble des demandes d'accès à l'information, mais demeurent importantes quant à leur traitement.

Il est intéressant de noter que, durant le dernier exercice, les citoyens ont semblé se prévaloir davantage de leur droit d'accès, avec une augmentation de 35 % par rapport à l'exercice précédent.

Soulignons aussi que les unités administratives génèrent de nombreuses demandes d'assistance sur l'application des deux volets de la Loi.

La protection des renseignements personnels (PRP)

En ce qui a trait à la protection des renseignements personnels (PRP), la poursuite des activités prévues au plan d'action gouvernemental et ministériel demeure au cœur des préoccupations du Ministère.

Ainsi, l'exercice financier 2000-2001 a permis la réalisation ou le démarrage d'activités, dont les suivantes :

— l'animation de séances de sensibilisation auprès des directions générales et de certaines unités ayant des besoins particuliers quant à leur mandat ;

— la diffusion à l'ensemble du personnel d'un feuillet explicatif sur les renseignements nominatifs;

— la restructuration du réseau de répondants ministériels dédiés aux demandes d'accès ;

— la production d'une directive sur les règles de sondages ministérielles;

— la signature d'un engagement à la confidentialité par les employés utilisant des renseignements personnels dans le cadre de leurs fonctions.

Plan d'action 2001-2002

Au cours de l'exercice 2001-2002, les efforts ministériels porteront sur les priorités suivantes :

— accentuer la formation des personnes les plus concernées par la PRP en favorisant des contenus adaptés à leurs tâches;

— réviser le processus d'inscription au registre des communications;

— implanter un site intranet dédié à la PRP;

— assurer une attention particulière à la sécurité physique et à la limitation d'accès aux dossiers contenant des renseignements personnels.

2.2 La gestion des plaintes : un service à l'écoute des citoyens

Parce que le service aux citoyens est au cœur des préoccupations du Ministère, ce dernier a adopté, en 1996, une Politique sur la gestion des plaintes qui est en vigueur sur l'ensemble du territoire du Québec.

Pour le Ministère, la gestion des plaintes est l'un des moyens privilégiés pour améliorer ses façons de faire, tenir compte des préoccupations des usagers et orienter ses actions.

En 2000-2001, le nombre de plaintes formulées à l'égard des produits et services du Ministère a diminué de 6 %, passant de 6 126 plaintes en 1999-2000 à 5 774 au cours du dernier exercice.

Les catégories de plaintes émises de la part des citoyens concernent en ordre décroissant le déneigement et le déglaçage des routes (2 507 plaintes, 43,4 %), l'état de la chaussée (1 335 plaintes, 23,1 %), la signalisation routière (448 plaintes, 7,8 %) et les abords de routes (422 plaintes, 7,3 %). Les autres plaintes signifiées (18,4 %) sont ventilées en 21 matières.

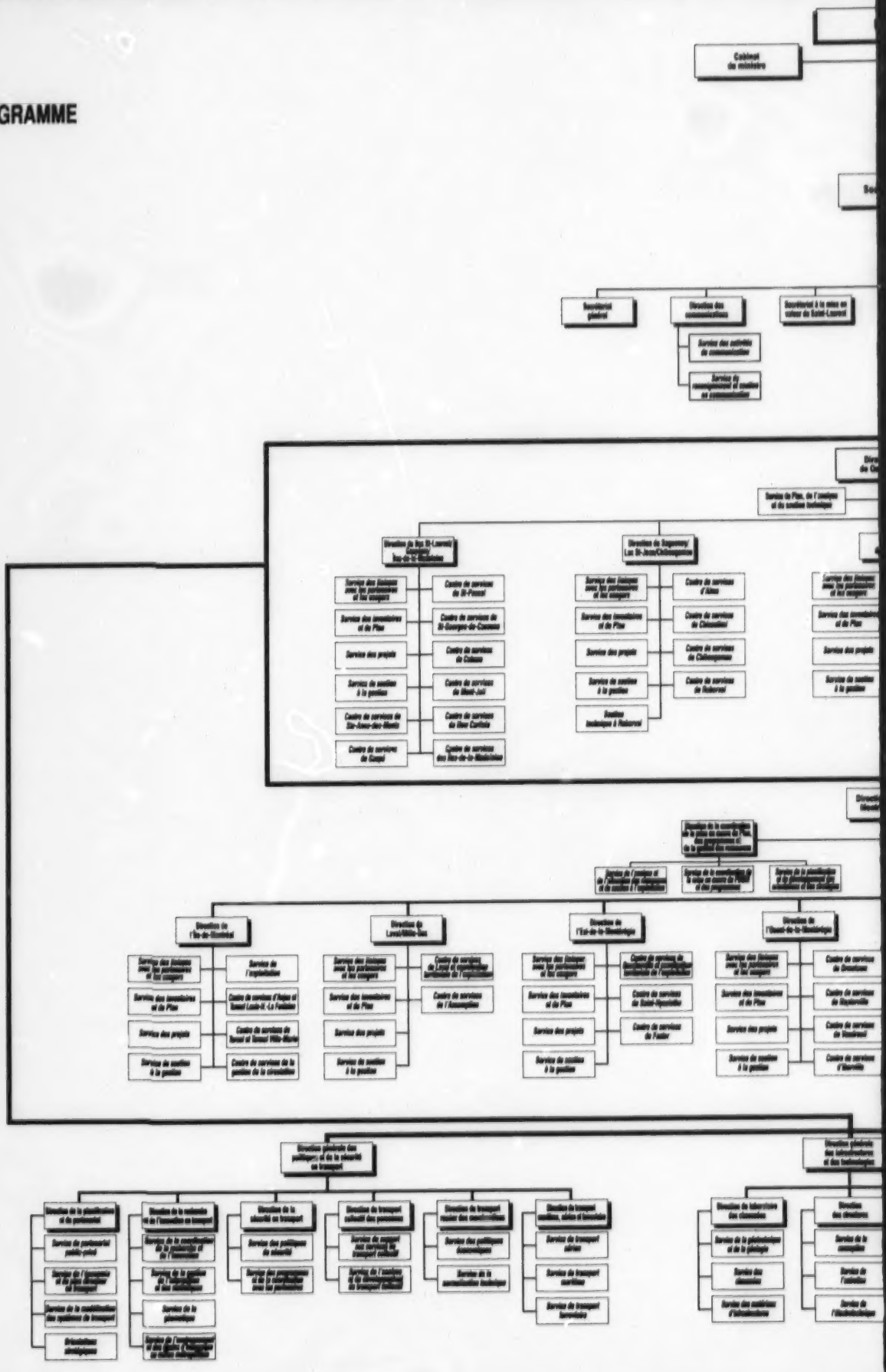
2.3 L'information aux citoyens

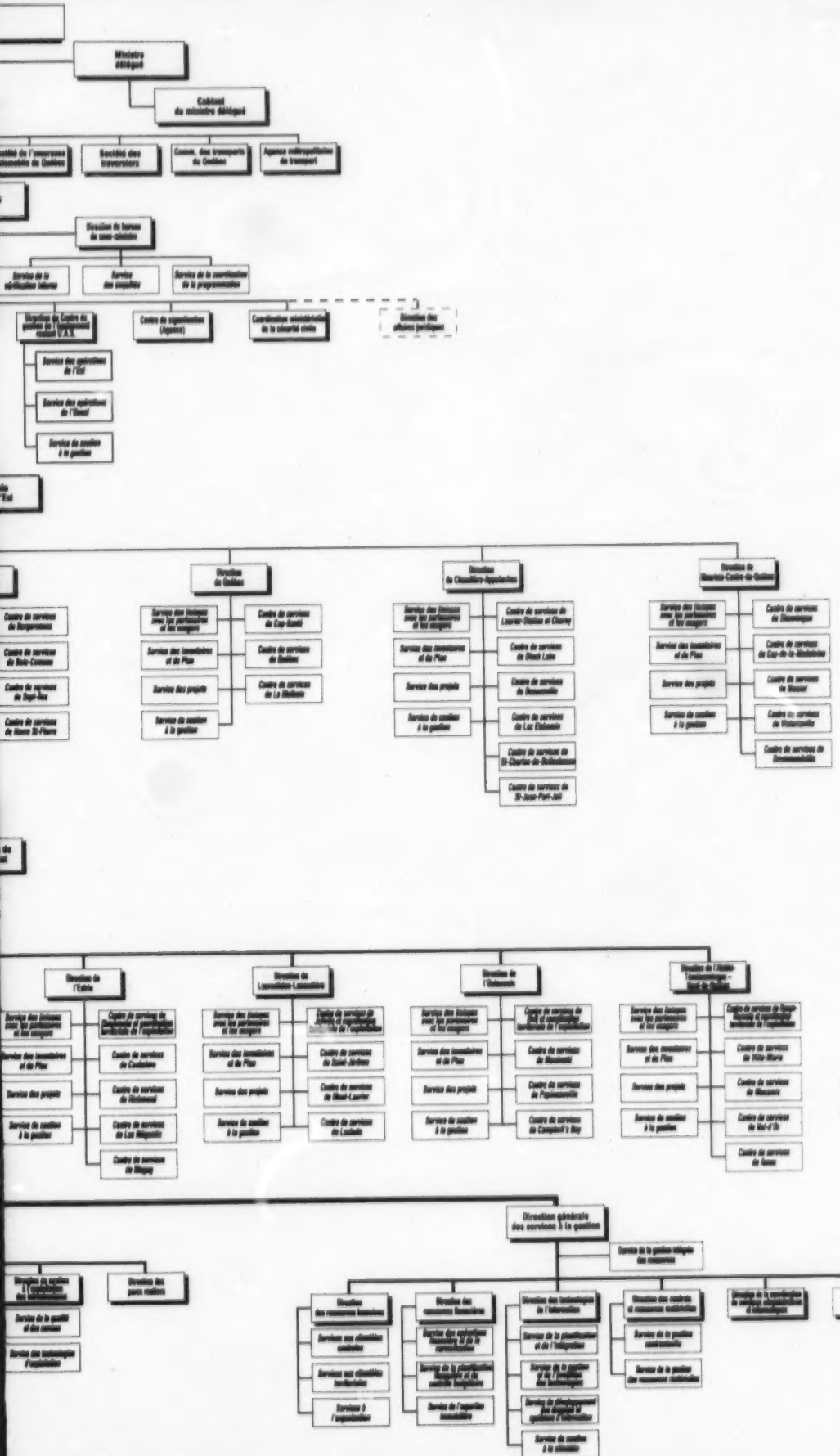
2.3.1 Les systèmes d'information

2.3.1.1 Le site Internet

Le site Internet permet au Ministère de présenter ses activités et de faire connaître ses orientations. Selon le mois de l'année, le nombre de visiteurs varie

ORGANIGRAMME





André Trudeau, Sous-ministre

31 mars 2001

Québec
Ministère des Transports

entre 3 700 000 et plus de 20 000 000, la période de pointe étant le mois de décembre. Pour le moment, le site Internet semble répondre aux besoins des internautes, qui font régulièrement des commentaires démontrant une grande satisfaction.

Le Ministère présente aux visiteurs du site de nouvelles rubriques : *Circulation Montréal, Régions* et *Signalisation* :

Circulation Montréal :

Des caméras placées le long des autoroutes montréalaises (A-15, A-20, A-40, etc.) captent des images de la circulation à des endroits stratégiques. Ces images, rafraîchies aux cinq minutes, sont transmises dans le site Internet du Ministère. La rubrique, très populaire auprès de la population, est accessible aux visiteurs par l'intermédiaire de plusieurs portails tels que Canoë, Circulation Montréal et Traffic Montréal.

Régions :

Le Ministère présente des documents préparés dans le cadre de l'élaboration des plans de transport dans les régions suivantes : plan de gestion des déplacements de la région de Montréal; plan de l'Abitibi-Témiscamingue; plan du Nord-du-Québec; plan de la région de Lanaudière; plan de l'agglomération de la capitale nationale du Québec.

Signalisation :

Sous le thème « Réseau routier », le Ministère vous renseigne sur le projet pilote « Virage à droite au feu rouge ».

Pour les prochaines années, le Ministère concentrera ses efforts sur l'accroissement de l'interactivité du site, c'est-à-dire la multiplication de formulaires électroniques et de bases de données interactives. L'information sur l'état des routes et les entraves à la circulation causées par les chantiers routiers demeurera la section la plus importante du site et sa présentation fera régulièrement l'objet d'améliorations.

De plus, dans le contexte des efforts de modernisation de la fonction publique, le Ministère a adopté une orientation stratégique qui vise une organisation plus performante afin d'améliorer les services à la population. L'un des résultats visés est de mettre en place un système d'information de gestion intégrée qui devrait permettre une diffusion accrue des informations sur support électronique.

2.3.1.2 L'état des routes / Travaux routiers

Dans sa volonté d'améliorer la qualité de la diffusion de l'information sur les travaux routiers et l'état des routes, le Ministère a innové cette année afin de mieux servir les citoyens et de répondre aux défis qui se présenteront dans le futur.

Le Ministère souhaitait ainsi que la solution retenue lui permette notamment de régionaliser une partie des informations disponibles, de simplifier l'accessibilité au service, d'augmenter le nombre des tronçons pour lesquels de l'information est disponible, de donner les informations en temps réel, de synchroniser les informations diffusées avec les données publiées dans Internet et de fonctionner sur une base de 24 heures sur 24 et de 7 jours sur 7, avec des données rafraîchies aux 3 minutes.

Par différents ajouts et modifications, le Ministère a amélioré les services de l'État des routes et le service Info-Travaux :

— Service sans frais pour tous les Québécois qui consultent Info-Travaux et État des routes;

— Sept numéros locaux et un numéro 800 sont à la disposition des citoyens;

— Info-Travaux présente maintenant les travaux régionaux et les grandes destinations;

— La navigation du répondeur de l'État des routes se fait en « reconnaissance vocale ». Le demandeur n'a qu'à prononcer le nom de la ville de départ et celui de la ville de destination pour que le système lui donne automatiquement les conditions de visibilité et l'état de la chaussée de l'itinéraire qu'il aura à parcourir;

— Le service est bilingue (français et anglais).

Le volume annuel des transactions est de l'ordre de 246 250 appels : 190 130 pour État des routes et 56 120 pour Info-Travaux. Le rayonnement du service couvre la totalité de la province.

Les renseignements sur les travaux routiers et l'état des routes sont aussi diffusés sur CNW, Météo-Média et Internet. Jusqu'à 12 000 visiteurs peuvent consulter le site Internet lors d'une seule journée de tempête pour connaître l'état des routes.

Le Ministère s'est d'ailleurs distingué en terminant parmi les quatre finalistes au concours Innovation technologique de la Fédération de l'informatique du Québec (FIQ).

2.3.2 Les campagnes d'information

2.3.2.1 Le soutien à la mise en place de projets pilotes sur le virage à droite sur feu rouge (VDFR)

En mai 2000, le Ministère déposait un projet de loi modifiant le Code de la sécurité routière, de façon à permettre la tenue de projets pilotes autorisant le

virage à droite sur feu rouge. Ces projets pilotes ont débuté le 15 janvier 2001 et se poursuivront jusqu'au 15 janvier 2002 dans 26 municipalités du Québec. Ces municipalités se trouvent dans les régions suivantes : Abitibi-Témiscamingue, Centre-du-Québec, Lanaudière, Saguenay–Lac-Saint-Jean et Outaouais.

Afin d'assurer la sécurité de tous les usagers de la route, le Ministère a informé les différentes clientèles (conducteurs de véhicules, motocyclistes, cyclistes, piétons, personnes à mobilité réduite, personnes âgées et écoliers) sur les comportements à adopter face au virage à droite sur feu rouge.

La campagne d'information s'est appuyée sur un message invitant les usagers de la route à la prudence : « Virage à droite sur feu rouge : prudence, on tourne! ». Il leur rappelle ainsi l'obligation d'arrêter, de regarder et de ne tourner que si la voie est libre.

À cet effet, le Ministère, en collaboration avec la SAAQ, a produit un dépliant d'information s'adressant aux citoyens de même qu'un faux constat d'infraction, documents de support pour les activités de sensibilisation menées par les services policiers. Divers médias ont véhiculé le message de prudence, notamment la radio, les journaux et les panneaux d'affichage en bordure des axes stratégiques dans les zones visées par les projets pilotes.

Les sites Internet du Ministère et de la SAAQ proposent quant à eux une section portant sur le virage à droite sur feu rouge, qui offre une option de boîte postale permettant aux internautes de faire parvenir, par courriel, leurs remarques et commentaires sur les projets pilotes.

De plus, les préposés aux renseignements du Ministère, de la SAAQ et des municipalités concernées sont formés afin d'être en mesure de répondre aux interrogations du public.

Les partenaires du Ministère associés aux projets pilotes sont la SAAQ, les 26 municipalités visées ainsi que les services policiers.

2.3.2.2 La campagne d'information sur le comportement à adopter en présence d'un véhicule lourd

Désireux de contribuer à réduire le nombre d'accidents impliquant des automobilistes et des conducteurs de véhicules lourds (camions et autobus), le Ministère a collaboré à la mise sur pied d'une campagne d'information visant à changer les habitudes de conduite des automobilistes roulant à proximité de ces véhicules. Cette campagne découle d'une recommandation de la Table de concertation, entre le gouvernement et l'industrie, sur la sécurité des véhicules lourds. La première année de la campagne, d'une durée de cinq ans (2000-2005), avait pour objectifs de sensibiliser les automobilistes aux dangers de collisions que constitue leur présence dans les angles morts de véhicules lourds et de leur proposer des comportements plus sécuritaires.

Le Ministère utilise divers médias afin de diffuser son message : « Parce que les conducteurs de véhicules lourds ne vous voient pas toujours : les angles morts, voyez-y ! ». Ces médias sont la radio, les panneaux routiers, les documents imprimés, la vidéo, l'Internet, la publicité dans les revues et la participation à des expositions et salons grand public.

Le Ministère, la SAAQ et la CTQ, en collaboration avec l'industrie du transport routier des personnes et des marchandises, sont responsables de l'élaboration, du déroulement et de l'évaluation de la campagne.

2.3.2.3 La sécurité routière en conditions hivernales 2001

Chaque automne, le Ministère incite les usagers du réseau routier à préparer leur véhicule et à adapter leur conduite aux conditions de la saison hivernale. La campagne publicitaire 2001 visait tous les usagers de la route du Québec, dont les conducteurs de véhicules lourds.

Compte tenu des différences climatiques entre les régions, la campagne débutait la semaine du 8 ou du 15 octobre. Elle s'étalait donc sur une durée de 11 ou 12 semaines selon les régions du Québec.

Par cette campagne publicitaire, le Ministère visait les objectifs suivants : inciter les usagers du réseau routier à redoubler de prudence en adaptant leur comportement de conduite aux conditions météorologiques et routières et en équipant leur véhicule en conséquence (pneus d'hiver); sensibiliser les automobilistes et les camionneurs aux risques particuliers qu'ils représentent les uns pour les autres en période hivernale; accentuer la sensibilisation en début de saison, à l'occasion des premières précipitations et durant la période des fêtes; informer les usagers sur les limites des matériaux et des opérations d'entretien hivernal et les inciter à s'informer des conditions météorologiques et routières afin d'ajuster leurs déplacements.

La campagne utilisait la radio comme média principal. Parmi les autres moyens de communication retenus, mentionnons les panneaux d'affichage reprenant le thème de la campagne « Ralentissez! L'hiver peut vous piéger » et la publication d'une troisième édition du guide *Conduire au Québec*, tiré à 750 000 exemplaires diffusés par les stations Ultramar. Enfin, le Ministère partageait un stand d'information au Salon international de l'auto de Montréal avec le

commanditaire de la campagne, les marchands Unipneu.

L'étude d'impact publicitaire réalisée à la fin de cette campagne révèle qu'une très grande majorité des conducteurs sont tout à fait d'accord avec les éléments de communication soulevés par la campagne du Ministère. Ainsi, plus de la moitié d'entre eux affirment que la campagne les a sensibilisés à l'importance de conduire prudemment en hiver. Le Ministère entend poursuivre ses efforts de sensibilisation à la sécurité routière en conditions hivernales, un facteur essentiel à l'amélioration du Bilan routier.

2.3.2.4 La sécurité pour les véhicules hors route

Depuis de nombreuses années, la popularité des véhicules hors route (motoneige et quad) occasionne des problèmes quant à la sécurité des amateurs. En effet, chaque saison, plusieurs usagers sont victimes d'accidents entraînant des blessures graves, voire mortelles, en dépit des efforts importants déployés par le Ministère et ses partenaires au cours des dernières années sur les plans de la réglementation avec la « Loi 43 » et de la sensibilisation à la sécurité.

La saison 2000–2001 fut donc l'occasion de poursuivre ces efforts de sensibilisation et de débuter la consolidation des acquis au cours de la dernière année.

Par ses campagnes sur la sécurité à motoneige et en quad, le Ministère tenait à rappeler aux usagers les conséquences d'un comportement imprudent lié la plupart du temps à une vitesse excessive et à leur faire prendre conscience qu'ils sont responsables de leur propre sécurité.

Le Ministère poursuivait donc les objectifs suivants en matière de sécurité : augmenter le degré de sensibilisation des usagers aux dangers inhérents à la pratique de la motoneige et du quad tout en visant à réduire le nombre de décès et de blessés graves, créer un consensus chez ces usagers contre les comportements dangereux et contre les délinquants qui affichent de tels comportements, augmenter leur perception face à la probabilité d'être intercepté à la suite de comportements fautifs.

Comme par les années passées, le Ministère avait pour cible tous les usagers de véhicules hors route, en mettant un certain accent sur les 18-49 ans, catégorie d'âge où se situe la majorité des adeptes.

Par ses actions, le Ministère a surtout renforcé la signalisation de danger dans les sentiers et a tenu une campagne de sensibilisation à la sécurité.

Chacune des campagnes s'adressait directement aux conducteurs : le message à l'intention du conducteur de motoneige lui rappelait que « La vitesse, l'alcool ou les imprudences ne mènent jamais loin! »; celui destiné au conducteur de quad se formulait ainsi : « Gardez le contrôle de votre vie! ».

Le partenariat développé au fil des ans, notamment avec la Fédération des clubs de motoneigistes du Québec (FCMQ), la Fédération québécoise des clubs de quad (FQCQ) et la Sûreté du Québec (SQ), constitue un fondement essentiel dans la démarche du Ministère.

2.3.2.5 La sécurité et les grands travaux routiers

Pour l'ensemble de ses interventions sur le réseau routier, le Ministère est soucieux d'améliorer la sécurité des usagers de la route et des employés affectés aux travaux de chantiers.

Par sa campagne sur la sécurité et les grands travaux routiers, le Ministère visait à sensibiliser les usagers de la route à la sécurité routière aux abords des chantiers et à les inciter à s'informer de l'endroit et du moment où sont réalisés les travaux afin qu'ils modifient, au besoin, leurs habitudes de déplacement.

Le Ministère a notamment procédé à l'identification des principaux points chauds sur le réseau routier. La promotion des diverses sources d'information disponibles sur les travaux a permis aux usagers qui le désirent de se préparer à l'avance, alors que l'installation de panneaux d'affichage près des sites de travaux les a incités à ralentir et à adopter des comportements plus sécuritaires.

La stratégie s'articulait en deux temps : l'annonce du début des travaux et un effort soutenu tout au long de la saison pour rappeler les consignes de sécurité et suivre l'évolution des chantiers. Au besoin, des interventions ponctuelles en relations de presse permettaient de faire le point pour inciter les gens à la prudence.

Pour la diffusion de ses messages, le Ministère a utilisé les médias suivants : quotidiens, hebdomadaires, magazines spécialisés, chroniques télévisuelles sur MétéoMédia, panneaux d'affichage portant le message « Attention travaux, ralentissez! », chroniques de fin de semaine dans divers quotidiens et hebdos du Québec et documentation à l'intention des transporteurs routiers.

2.3.2.6 La mise en valeur du Saint-Laurent

À l'occasion de ses activités de promotion, le Secrétariat à la mise en valeur du Saint-Laurent (SMVSL) produit et met à jour un certain nombre de documents promotionnels et d'information sur le fleuve et les activités qui s'y rattachent. De plus, il

entreprend de nombreuses activités, se lance à la recherche de nouvelles activités, ou, encore, collabore à l'organisation d'événements, tout cela dans le but de faire connaître le Saint-Laurent et ses ressources.

Le marché des croisières internationales est en pleine expansion. Dans le but de positionner avantageusement le Québec et le fleuve comme destination par excellence pour les croisières, le SMVSL a participé pour la troisième année consécutive au Seatrade Cruise Shipping Convention de Miami, au mois de mai dernier. En plus des relations privilégiées développées avec les plus grands décideurs et armateurs en matière de croisières internationales, le SMVSL a distribué le nouvel *Atlas 2001 des croisières sur le Saint-Laurent* ainsi qu'un *Guide des croisières internationales* présentant dix-huit destinations de choix au Québec.

Afin de diffuser ses messages, le SMVSL a aussi privilégié un certain nombre de magazines spécialisés dans lesquels il démontrait l'importance croissante que le gouvernement accorde au fleuve Saint-Laurent en tant que ressource nationale prioritaire et ce, au même titre que d'autres grandes ressources naturelles telles l'hydroélectricité, la forêt, les pêcheries et les mines.

Au cours des derniers mois, le SMVSL a collaboré à l'élaboration de la Politique de transport maritime et fluviale.

2.3.2.7 Le lancement du plan de transport de l'agglomération de la capitale nationale du Québec et du plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal

Afin d'améliorer l'efficience du réseau routier de transport, d'optimiser la sécurité des usagers, de soutenir le développement économique et d'améliorer la qualité de vie des citoyens, le Ministère a procédé au lancement du plan de transport de l'agglomération de la capitale nationale du Québec et du plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine.

En effet, le 6 avril 2000, le ministre procédait au lancement du plan de transport de l'agglomération de la capitale nationale du Québec. Près de 250 personnes, dont une vingtaine de journalistes, ont pris part à cet événement. L'analyse de la couverture de presse démontre que, dans l'ensemble, l'objectif de communication a été atteint : vision globale et dynamique des transports dans l'agglomération ainsi que proposition de solutions adaptées à la réalité urbaine et conformes aux besoins exprimés par les citoyens.

Du côté de Montréal, le ministre a rendu public, le 11 avril 2000, le plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine. Le Ministère a tenu sa conférence de presse dans un grand hôtel de Montréal, accueillant le premier ministre du Québec, de même que plus de 400 personnes, dont les principaux partenaires du Ministère, une cinquantaine de journalistes et des élus de divers paliers gouvernementaux (ministres, députés et maires) de la grande région de Montréal. Le lancement a remporté un vif succès.

2.3.3 La modernisation de la gestion publique

Bien que ciblant le personnel du Ministère, les actions qui suivent s'inscrivent dans le cadre de la modernisation de la gestion publique, dont la finalité est l'amélioration des services aux citoyens.

2.3.3.1 Le soutien à la mise en œuvre de la modernisation

Dans le cadre de la mise en œuvre de la modernisation au gouvernement, le Ministère a entrepris des activités lui ayant permis de mettre en place les outils de base de la stratégie.

Les gestionnaires étant les premiers visés par la démarche de modernisation, le Ministère a voulu les sensibiliser au rôle que chacun sera appelé à y jouer. Une trousse a été préparée à leur intention afin qu'ils puissent tenir les activités de sensibilisation du personnel et choisir les dossiers qu'ils traiteront au cours de 2001-2002 selon le principe de la gestion axée sur les résultats.

Le soutien à la mise en place du réseau des conseillers à la modernisation a aussi été un aspect important des activités de communication de la première année. Ces conseillers assument en effet un rôle important de soutien auprès de leur gestionnaire respectif. La mise sur pied du réseau s'est révélée d'un secours inestimable dans l'organisation des activités de communication à l'intention de tout le personnel.

Afin de sensibiliser le personnel à la modernisation, le Ministère a ajouté une section consacrée à ce sujet dans l'intranet ministériel. Conçu comme un portail donnant accès à l'ensemble des dossiers ministériels ou gouvernementaux reliés à la modernisation, le site a été régulièrement tenu à jour. Il a aussi permis de refléter le souci de transparence recherché par l'équipe du soutien à la modernisation, permettant ainsi à l'ensemble du personnel d'avoir accès à toute l'information disponible.

Au cours des prochaines années, le Ministère devra relever le défi consistant à accroître graduellement les communications ciblant un plus grand nombre de personnes dans l'organisation, tout en évitant de susciter une lassitude face à la modernisation.

Le Ministère a atteint la plupart des objectifs qu'il s'était fixés pour la première année. La stratégie de communication du Ministère a d'ailleurs été largement reconnue dans le milieu gouvernemental des communications.

2.3.4 La Déclaration de services aux citoyens

Le Ministère place au cœur du quotidien sa préoccupation à l'égard de la qualité des services qu'il assure aux citoyens. Avant même la sanction du 30 mai 2000 de la Loi sur l'administration publique, le Ministère se donnait comme objectif de préparer une déclaration de services aux citoyens. Pour ce faire, il mettait sur pied, en novembre 1999, un groupe de travail composé de représentants de chacune de ses directions générales. Ce groupe avait comme mandat de préparer des objectifs spécifiques à l'égard des services aux citoyens de même que des indicateurs permettant de mettre en œuvre cette déclaration.

Le 31 mars 2001, le ministre déposait à l'Assemblée nationale sa Déclaration de services aux citoyens. Celle-ci comporte quatre grands objectifs spécifiques. Elle fera l'objet d'une reddition publique de comptes et sera traitée plus spécifiquement dans le prochain rapport annuel.

L'obligation de rendre publique cette déclaration a eu pour effet de responsabiliser le personnel en le rendant imputable d'offrir des services de qualité en fonction des besoins et des attentes des citoyens. Le professionnalisme, l'équité, la courtoisie, le respect, la clarté et l'exactitude lors de la transmission d'informations de même que l'intérêt porté aux préoccupations des citoyens et du milieu sont les attitudes qu'a toujours su démontrer le personnel du Ministère dans ses relations avec les citoyens.

2.3.5 L'implantation de la Gestion Intégrée des Ressources (GIRES)

Soucieux de suivre l'évolution des technologies et désireux d'être à l'affût des nouveautés dans le domaine de la gestion publique, le Ministère s'est préparé, cette année, à l'implantation de la Gestion Intégrée des Ressources (GIRES). Par l'amorce et la réalisation de travaux préparatoires, le Ministère a pris une certaine avance sur l'ensemble des ministères et organismes de la fonction publique. L'arrivée de GIRES marque l'introduction d'une nouvelle approche de gestion intégrée des ressources humaines, financières et matérielles. Elle force une remise en question des méthodes de travail de tout le personnel.

En décembre 2000, le Secrétariat du Conseil du trésor, coordonnateur du projet, lançait une invitation à tous les ministères et organismes désireux de soumettre leur candidature pour devenir un site pilote pour l'expérimentation de GIRES. C'est ainsi que le Ministère a été retenu pour « vivre » toutes les étapes du développement du projet.

Partie III : Bilan du Plan stratégique 2000–2003

3.1 Orientation 1 :

Des systèmes de transport plus efficaces au service du développement socio-économique du Québec

Les transports jouent un rôle important dans le développement du Québec et de ses régions ainsi que dans l'amélioration de la qualité de vie des citoyens. Des systèmes de transport très efficaces et bien intégrés sont essentiels. Cela signifie une desserte adéquate des collectivités et des entreprises dans toutes les régions du Québec, une industrie du transport des personnes et des marchandises compétitive qui offre des services de qualité, sécuritaires et au meilleur coût possible. Mais l'atteinte de ces objectifs passe par la planification et des interventions en transport qui soient intégrées et cohérentes avec le développement des régions et des grands centres urbains du Québec.

3.1.1 Axe d'intervention 1 :

Accroître l'accessibilité aux marchés nord-américains et internationaux

Le Québec dépend, pour son développement économique, de sa capacité à commercer avec les marchés extérieurs. Les exportations représentent maintenant plus de 50 % de son PIB. À cet égard, les coûts de transport, éléments importants du coût de production, vont souvent conditionner la compétitivité de nos produits sur les marchés. Nos systèmes de transport se doivent donc d'être toujours efficaces et performants pour soutenir le dynamisme de notre économie et des entreprises.

Le Ministère entend faciliter l'accessibilité aux marchés et aux pôles économiques, en rehaussant la qualité des infrastructures et des réseaux qui sont stratégiques pour notre commerce avec les provinces et les États voisins et qui permettent l'accessibilité interrégionale à ces grands corridors de commerce internationaux.

Ainsi, le Ministère favorise une utilisation optimale de tous les modes de transport et poursuit ses efforts d'harmonisation de la réglementation et de la fiscalité en appui au transport efficient et sécuritaire des marchandises.

3.1.1.1 Améliorer la qualité et le niveau de service des axes routiers stratégiques donnant accès aux pôles économiques nord-américains et aux équipements et aux infrastructures de transport internationaux

La position concurrentielle des entreprises québécoises est largement tributaire des conditions de transport tels l'accessibilité aux différents réseaux de transport et les délais de livraison. Soucieux d'améliorer la position des entreprises, le Ministère a poursuivi son action afin d'offrir des infrastructures routières efficaces. De plus, un réseau routier fonctionnel assure un accès à chacune des régions du Québec et rend plus faciles les liaisons avec les marchés.

Le réseau stratégique de transport du Québec

C'est ainsi qu'au cours de l'exercice 2000-2001, le Ministère a poursuivi sa réflexion sur l'identification d'un réseau stratégique de transport pour le Québec, lequel lui permettra d'orienter ses activités et ses investissements en fonction des infrastructures de transport ayant le plus d'impact pour la population et l'économie.

Ce réseau vise à :

— reconnaître les infrastructures routières, maritimes, aériennes et ferroviaires, ainsi que les services de transport de personnes qui soutiennent le développement socioéconomique du Québec ;

— assurer des déplacements efficaces de personnes et de marchandises entre les régions et les principales agglomérations du Québec ainsi qu'avec les marchés nord-américains et internationaux ;

— assurer une meilleure intégration des réseaux de transport québécois au sein des systèmes de transport nord-américains et internationaux ;

— assurer une meilleure accessibilité aux différents services et attraits, tant pour les citoyens du Québec que pour les touristes.

Le réseau stratégique, élaboré par le Ministère, comprend un sous-ensemble appelé ***réseau stratégique en soutien au commerce extérieur.***

Le Ministère s'est donc impliqué activement avec les administrations voisines dans le développement de corridors de commerce et l'amélioration des passa-

ges frontaliers. Ainsi, le Ministère est membre depuis 1993 de l'Alliance pour les transports frontaliers de l'Est (Eastern Border Transportation Coalition). Ces questions font l'objet d'un grand intérêt de la part des partenaires nord-américains. Au Canada, le Conseil des sous-ministres en transport et de la sécurité routière a reconnu le commerce international et, en particulier, la question des corridors de transport et des postes frontaliers comme étant un sujet d'intérêt commun prioritaire.

Ce dossier intéresse aussi le secteur privé, comme en fait foi une étude menée par la Chambre de commerce du Montréal métropolitain, pour mettre en place une organisation québécoise de corridors de commerce entre le Québec, les États-Unis et le Mexique. Le Ministère s'est engagé à contribuer financièrement à la réalisation de cette étude.

L'état du réseau stratégique en soutien au commerce extérieur

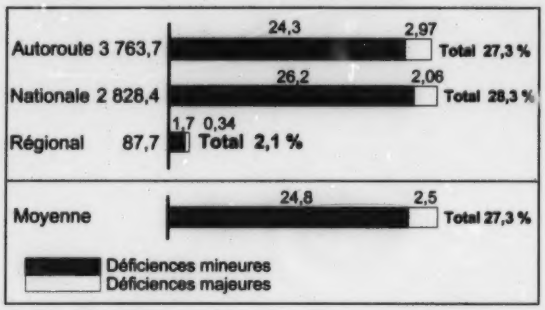
Le réseau stratégique en soutien au commerce extérieur, tel qu'il a été défini au 31 mars 2001, compte un total de 6 688,5 kilomètres (km) répartis essentiellement sur les autoroutes (56,3 %) et sur les routes nationales (42,3 %). Bien que ne couvrant que près de 26 % du réseau routier dont le Ministère est responsable, le réseau stratégique permet la desserte de plus de 87 % de la population et de plus de 91 % des emplois totaux du Québec. Il est en cours de révision, et le nombre de kilomètres pourrait évoluer au cours des prochains mois.

Le premier indicateur choisi pour mesurer la qualité du réseau routier est l'indice de confort au roulement. L'uni, qui correspond à l'absence d'irrégularités de la surface de la chaussée, est l'un des principaux attributs de la qualité de la chaussée mesuré à partir d'une auscultation des routes. Les données obtenues sont traduites en un indice de confort au roulement appelé IRI (Indice de rugosité international).

Les déficiences sont établies à partir d'un seuil fixé selon chaque classe fonctionnelle de route (autoroute, route nationale, route régionale et route collectrice). Les déficiences mineures correspondent à un seuil à partir duquel une nouvelle couche d'asphalte est requise, alors que les déficiences majeures correspondent à un seuil justifiant une intervention plus sérieuse telle que le renforcement ou la reconstruction.

En considérant ces éléments, l'analyse effectuée à partir des routes situées sur le réseau stratégique en soutien au commerce extérieur sous la responsabilité du Ministère démontre un taux de déficience observé de 27,3 % (décembre 2000). Le taux est d'environ cinq points en pourcentage (5 %) plus élevé que celui observé l'année précédente. La déficience de la chaussée est d'ailleurs décrite dans la figure suivante.

Figure 4
Déficiences de la chaussée (IRI) du réseau stratégique en soutien au commerce extérieur
Classe fonctionnelles et longueur (Km)



N. B. Concernant la longueur des autoroutes inscrites à la figure 4, la différence en kilomètres par rapport aux données de la figure 7 s'explique par l'inclusion de certaines bretelles situées à la jonction des autoroutes.

Cette situation est due notamment au fait que plus de 40 % des interventions dans le réseau ont porté sur la sécurité (correction de l'orniérage, des pentes et des courbes prononcées, etc.) et sur l'amélioration de la fluidité de la circulation (élargissement de voie). Elles ne contribuaient donc pas à la diminution des déficiences relatives à l'indice de confort au roulement. D'autre part, cette dégradation est également causée par un sous-financement de la conservation des chaussées.

L'état du réseau dépend également de l'état des structures. Le second indicateur retenu est l'indice pour déterminer les structures déficientes. Il provient de l'analyse des éléments de fondation, des poutres, des dalles et du platelage, bref, de tous les éléments qui supportent et transmettent les charges à d'autres éléments ou au sol.

Les cotes accordées aux structures proviennent du système d'inspection du Ministère. Pour chacune d'entre elles, une première cote est attribuée pour l'état du matériau constituant l'élément inspecté, alors qu'une seconde cote est accordée pour le comportement de cet élément à l'intérieur de la structure.

Selon l'analyse, 566 des 1 508 structures situées sur le réseau stratégique en soutien au commerce extérieur présentent des déficiences en 2000–2001, soit une proportion de 37,5 %. En 1999-2000, le taux de déficience des structures touchant ce réseau était de 34,4 %. Il y a donc eu une détérioration du parc des structures entre ces deux exercices financiers. Cela s'explique essentiellement par le fait que plusieurs

structures routières ont atteint leur maturité, nécessitant ainsi de plus grands efforts pour les maintenir en bon état.

Les projets réalisés en 2000-2001

Au cours de l'exercice 2000-2001, le Ministère a réalisé 157 projets qui ont eu un impact sur la qualité de l'ensemble du réseau stratégique en soutien au commerce extérieur. Ces interventions en matière de conservation de la chaussée, de conservation des structures et d'amélioration de la chaussée ont permis d'intervenir sur la qualité de la chaussée et des structures sur une longueur linéaire de 310,0 kilomètres, équivalant à une route à deux voies.

La conservation et l'amélioration des accès routiers à l'aéroport et au port de Québec, inscrites au plan de transport de l'agglomération de la capitale nationale du Québec, vise à maintenir la fluidité de la circulation sur l'autoroute Duplessis et la route de l'aéroport. Ainsi, en 2000-2001, le Ministère a procédé à un élargissement majeur de l'autoroute Duplessis qui est passée de quatre voies à six voies, divisées sur une longueur de 2 km entre le boulevard Hamel et les rues Laberge et Jules-Verne : un investissement total de 2,9 M$.

3.1.1.2 Harmoniser la réglementation du transport terrestre des marchandises de façon à favoriser la compétitivité des entreprises québécoises

La position concurrentielle des entreprises québécoises est tributaire de divers éléments et, à cet égard, les exigences du Ministère en matière de réglementation constituent un facteur déterminant pouvant atténuer les frais d'opérations des véhicules.

La déréglementation du camionnage en vrac

Le 17 décembre 1999, l'Assemblée nationale du Québec adoptait la Loi modifiant la Loi sur les transports en matière de camionnage en vrac, laquelle établit les nouvelles règles applicables au camionnage en vrac depuis le 1er janvier 2000. Cette loi déréglemente l'industrie du camionnage en vrac au Québec, ce qui va dans le sens des accords de libéralisation des marchés conclus avec les États voisins. Deux règlements sont aussi entrés en vigueur le 1er janvier 2000 pour appuyer la mise en œuvre de ce nouvel encadrement, soit le Règlement sur le courtage en services de camionnage en vrac et le Règlement modifiant le Règlement sur les normes de charges et dimensions applicables aux véhicules routiers et aux ensembles de véhicules routiers.

Pour terminer la mise en œuvre du nouvel encadrement du camionnage en vrac, d'autres actions ont été réalisées en 2000-2001. L'ensemble des mesures pour accompagner les camionneurs sont décrites ci-après. Ces mesures sont transitoires et vont vers une déréglementation totale de l'industrie prévue pour le 1er janvier 2007. Ces mesures concernent :

— l'entrée en vigueur, le 6 juillet 2000, du Règlement sur le contrat de transport forestier, lequel intègre les termes du contrat type de transport forestier qui a fait l'objet d'une entente entre l'Association des manufacturiers de bois de sciage du Québec (AMBSQ) et l'Association nationale des camionneurs artisans inc. (ANCAI), et qui concerne le transport de bois en longueur et en billot provenant des forêts publiques;

— la signature, le 9 novembre 2000 d'un protocole d'entente entre l'Association nationale des camionneurs artisans inc., l'Association des constructeurs de routes et de grands travaux du Québec et le Ministère, portant sur le partage 50/50 des travaux publics au Ministère de même que la modification, le 28 février 2001, du Cahier des charges et devis généraux du Ministère sur l'application de la clause 50/50 pour l'embauche de camionneurs artisans dans ses contrats. Ces deux actions visent à simplifier l'application des clauses d'embauche préférentielles en matière de camionnage en vrac à la satisfaction de tous les intervenants et à élaborer des mesures faisant l'objet d'un consensus entre les camionneurs et les donneurs d'ouvrage afin de favoriser une attitude de partenariat plutôt que des relations forcées;

— la révision et la majoration des grilles tarifaires du Ministère en 2001, applicables au transport en vrac d'agrégats, de sel et de neige de manière à maintenir ces tarifs en rapport direct avec le coût réel de la vie tout en s'assurant que ceux-ci correspondent bien à la réalité du marché. Ces tarifs sont applicables lorsqu'il n'y a pas d'entente entre les parties sur les travaux du Ministère, assurant ainsi les camionneurs de pouvoir offrir leurs services à des prix décents qui ne les inciteront pas à réduire leurs exigences, notamment en matière de sécurité.

Le Forum des intervenants de l'industrie du camionnage général

À l'automne 1999, plusieurs manifestations de routiers ont eu lieu, notamment dans les régions du Lac-Saint-Jean et de l'Abitibi-Témiscamingue, pour revendiquer de meilleures conditions de travail. À la suite de ces événements qui se sont déroulés en même temps que la hausse du prix du carburant, les ministè-

res du Transport et du Travail ont mis sur pied un forum réunissant les principaux intervenants, soit les associations de routiers et des donneurs d'ouvrage. Le projet de loi nº 135, adopté le 16 juin 2000, ajoute ainsi une nouvelle section à la Loi sur les transports afin de permettre la création du Forum des intervenants de l'industrie du camionnage général.

Le Forum a donc pour mandat de définir des projets de contrats destinés à établir les droits et les obligations des parties entre un routier et un donneur d'ouvrage. Il verra aussi à établir des processus efficaces de règlement des litiges dans l'industrie du camionnage général. Il s'agit d'un mécanisme innovateur qui vise d'une part, les donneurs d'ouvrage que sont les exploitants de véhicules lourds, les expéditeurs et les intermédiaires en service de transport et d'autre part, les 4 700 routiers, propriétaires d'un seul tracteur routier.

Les premières réunions du Forum ont permis d'établir un consensus chez les participants concernant le problème du prix du carburant. À cet effet, le Forum a notamment entrepris l'élaboration d'un contrat type qui s'appliquerait aux relations commerciales entre les camionneurs-propriétaires et les donneurs d'ouvrage. Une clause d'indexation concernant les carburants pourrait être intégrée à ce contrat type. Le Forum pourra aussi suggérer des mesures visant à améliorer l'encadrement des relations d'affaires entre les intermédiaires et les camionneurs.

Les normes de charges et de dimensions

La différence considérable des normes de charges et de dimensions des véhicules entre le Québec et l'Ontario complique singulièrement le travail des propriétaires et exploitants de véhicules lourds. C'est dans cette perspective que le Ministère a signé, le 30 août 2000, une entente avec le ministère des Transports de l'Ontario pour rendre davantage compatibles les normes de charges et de dimensions des tracteurs semi-remorques à cinq, six et sept essieux, lesquels comptent pour 60 % du parc de véhicules lourds articulés du Québec. L'entente est entrée en vigueur le 1er janvier 2001. En permettant l'augmentation du parc de « camions-remorques » pouvant circuler d'une province à l'autre avec la même charge autorisée, cette entente aura pour effet de favoriser la compétitivité des entreprises québécoises, tout en facilitant l'application du contrôle routier. Elle pourrait aussi influencer certaines normes provenant des autres administrations canadiennes.

3.1.1.3 Favoriser l'intermodalité et l'utilisation optimale des modes de transport terrestre, maritime et aérien pour le transport des marchandises

Dans un contexte de forte concurrence et de libéralisation des échanges commerciaux, notamment dans l'axe nord-sud, il s'avère indispensable pour le Ministère de maintenir un réseau de transport efficace faisant appel à tous les modes de transport afin de répondre d'une part aux exigences des marchés et d'autre part aux contraintes économiques et sociales qui pèsent sur les administrations routières.

Le Programme d'aide à l'amélioration des infrastructures de transport ferroviaire

Pour le transport des marchandises, les chemins de fer constituent un outil essentiel en raison de leur présence sur le territoire, de leur efficacité dans la manipulation de grands volumes de fret ou de fret de gros gabarit et, enfin, de leur coût relativement faible pour les longues distances. Cependant, même si la prise en charge des lignes à faible densité par des chemins de fer d'intérêt local (CFIL) a été facilitée par la Loi sur les transports au Canada de juillet 1996, l'avenir de ces lignes n'est pas garanti pour autant.

En effet, l'état des infrastructures acquises par les CFIL nécessite souvent des investissements considérables. C'est pourquoi le Ministère annonçait, au mois d'avril 2000, la création du Programme d'aide à l'amélioration des infrastructures de transport ferroviaire. Ce programme, qui bénéficie d'une enveloppe de 19 M $ pour cinq ans, dont 6 M$ sont consacrés à la relance du chemin de fer de Québec Central, se veut une mesure transitoire visant à faciliter la prise en charge par des CFIL de tronçons abandonnés par les grandes compagnies ferroviaires.

Le programme comporte deux volets :

— la réhabilitation des lignes secondaires exploitées par un chemin de fer d'intérêt local (CFIL);

— la mise en place d'infrastructures liées à des lignes ferroviaires ayant un potentiel intermodal.

Pour 2000-2001, les subventions ont totalisé 2,1 M$, somme qui fut répartie dans 13 régions administratives du Québec.

Dans le cadre du premier volet de ce programme d'aide, tous les CFIL admissibles, sauf deux, se sont prévalus du programme et ont ainsi bénéficié d'un montant total de subvention de 1,6 M$. C'est ainsi que des interventions sur un réseau de 1 449 kilomètres de voies ont été réalisées.

Dans le cadre du second volet de ce même programme, visant à mettre en place des infrastructures liées à des lignes ferroviaires ayant un potentiel intermodal, 8 projets ont été réalisés au cours de l'exercice ou sont en cours de réalisation, totalisant des subventions de l'ordre de 0,5 M$.

Ces montants excluent les sommes versées au Chemin de fer de Québec Central qui a reçu 2,4 M$ pour sa relance et pour la réhabilitation d'une partie de ses 380 kilomètres. De plus, 0,4 M$ furent versés à la Corporation du chemin de fer de la Gaspésie, dans le cadre d'un projet de réhabilitation de ponts d'une durée de cinq ans.

La politique maritime

Par ailleurs, le poids stratégique et économique du Saint-Laurent, à la fois pour le Québec, le Canada et l'Amérique du Nord, les activités liées à l'exploitation d'un important réseau portuaire ainsi que des activités maritimes au service du commerce intérieur et extérieur justifient la prise en considération du transport maritime et une réflexion globale en cette matière.

Dans ce contexte et dans la perspective de doter le Québec d'une première politique maritime, le Ministère a produit un document de réflexion qui a servi d'amorce à la consultation des intervenants du transport maritime : expéditeurs, milieux portuaires, armateurs, chantiers navals et représentants des différents paliers de gouvernement. Sur la base de cette consultation, des pistes d'action favorisant un plus grand apport du transport maritime pour le déplacement des personnes et des marchandises ont été identifiées.

Le transfert d'infrastructures portuaires fédérales

Pour favoriser l'intermodalité, et compte tenu du transfert d'infrastructures portuaires fédérales aux milieux locaux, le problème du maintien de la compétitivité des quais et des installations portuaires appartenant à des organismes publics a été soulevé. En effet, n'étant plus de compétence fédérale, ces équipements deviennent assujettis à l'impôt foncier municipal, ce qui représente une charge financière souvent importante et susceptible de nuire à la rentabilité de leur exploitation. Le Ministère étudie présentement ce dossier en vue de trouver une solution qui satisfasse tous les intervenants.

Le Ministère a aussi coordonné le dossier de la propriété et de la gestion des dix terminaux fédéraux de traversiers transférés au gouvernement du Québec le 19 juin 2000. Dans un souci d'harmonisation de l'exploitation des services de traversiers au Québec, lesquels constituent un maillon essentiel du réseau de transport québécois, la propriété de ces installations a été confiée à la Société des traversiers du Québec le 21 mars 2001.

3.1.2 Axe d'intervention 2 :

Soutenir le dynamisme du Québec et de ses régions

Le développement économique du Québec est lié au dynamisme de ses régions et est donc tributaire de systèmes de transport efficaces, bien adaptés et bien intégrés.

Le Ministère contribue au développement socioéconomique du Québec et de ses régions par l'amélioration, la conservation et l'exploitation du réseau autoroutier, des routes nationales et régionales ainsi que des collectrices. Il assure également la desserte maritime et aérienne des régions éloignées tout au long de l'année. Au cours des prochaines années, le Ministère entend garantir et même améliorer la qualité et la fonctionnalité des liaisons interrégionales, régionales et de collectrices.

3.1.2.1 Appuyer le développement socio-économique des régions et assurer une meilleure cohérence des actions en transport

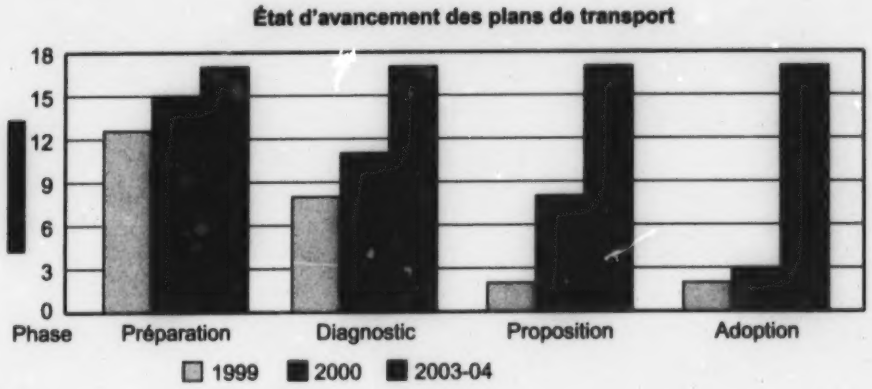
Les plans de transport fournissent un cadre général d'intervention balisant l'action du Ministère et de ses partenaires dans une région donnée. Ils tiennent compte de la problématique complète de la situation du transport et mettent à contribution les partenaires du milieu notamment par des activités d'information et de consultation.

C'est ainsi qu'en plus du plan de transport de l'Outaouais déposé le 26 septembre 1996, deux nouveaux plans de transport ont été déposés au 31 décembre 2000 : le plan de transport de l'agglomération de la capitale nationale du Québec et le plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal.

De plus, le diagnostic a été complété pour huit plans de transports des régions suivantes : l'Abitibi-Témiscamingue, les Laurentides, Lanaudière, le Centre-du-Québec, la Côte-Nord, la Mauricie, le Saguenay–Lac-Saint-Jean et l'Estrie.

Enfin, au 31 mars 2001, quatre plans supplémentaires étaient à l'état de proposition, soit ceux de l'Abitibi–Témiscamingue, des Laurentides, de la Mauricie et de l'Estrie. L'état d'avancement des travaux est représenté à la figure ci-dessous.

Figure 5
État d'avancement des plans de transport



Données au 31 décembre 2000.

Le plan de transport de l'agglomération de la capitale nationale

Une volonté partagée du Ministère et de ses partenaires devrait permettre d'atteindre les résultats suivants :

— augmenter la part modale du transport en commun et du covoiturage ;

— améliorer la fonctionnalité des axes afin de faciliter les déplacements intrarégionaux et d'assurer des liaisons interrégionales et internationales efficaces ;

— faciliter le développement d'équipements majeurs des réseaux ferroviaire, portuaire et aéroportuaire ;

— améliorer globalement la qualité de vie de la population de l'agglomération au regard des nuisances sonores, de la qualité de l'air et du paysage.

Plusieurs interventions ont été réalisées ou entreprises dans le cadre de la mise en œuvre de la première année du plan de transport de l'agglomération de la capitale nationale. Ces différentes interventions ont nécessité des investissements de l'ordre de 25,7 M$, partagés entre la Direction de Québec pour 13 projets et celle de la Chaudière-Appalaches pour 6 projets.

Les études réalisées

Un montant de 0,5 M$ a été investi en études portant notamment sur :

— la reconstruction de l'autoroute Duplessis et le réaménagement du boulevard Champlain, en vue de leur requalification comme parcours cérémoniel;

— la reconstruction d'un échangeur à l'intersection du boulevard Charest et de l'autoroute Du Vallon;

— la mise en place d'un système léger sur rail (SLR).

Les travaux

Les travaux, réalisés pour la plupart dans le réseau du Ministère, ont nécessité des investissements de 25,2 M$ appliqués en majeure partie sur les projets suivants :

— des travaux de reconstruction sur le boulevard Sainte-Anne (route 138) à la hauteur de Château-Richer;

— l'élargissement majeur de l'autoroute Duplessis de 4 à 6 voies divisées entre le boulevard Hamel et les rues Laberge et Jules-Verne;

— la réfection de l'échangeur sud du pont Pierre-Laporte sur l'autoroute 20;

— l'élargissement de 2 à 4 voies de la route des Îles à Lévis.

Le plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal

Les interventions devant être menées jusqu'en 2010 visent à :

— diminuer le nombre de points de congestion;

— augmenter l'utilisation du transport en commun;

— accroître l'efficacité du transport des marchandises;

— gérer la demande de transport plutôt que d'y réagir.

Diverses interventions ont été réalisées dans le cadre de la mise en œuvre de la première année du plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal (PGDM). Les investissements au cours de l'exercice 2000-2001 ont totalisé 138,1 M$, dont 96,3 % de ceux-ci ont porté sur les travaux (133,0 M$).

Les études réalisées

Les études réalisées (5,1 M$) comprennent celles sur le prolongement des lignes 2, 4 et 5 du métro (Laval, Anjou et Longueuil) ainsi que diverses études (4,6 M$) préalables aux travaux routiers, notamment :

— les interventions prioritaires sur le réseau routier du centre de l'agglomération (la modernisation de la rue Notre-Dame, l'optimisation de l'autoroute Métropolitaine, l'échangeur du rond-point Dorval, le réaménagement du rond-point L'Acadie et l'autoroute 10 entre l'échangeur Taschereau et l'autoroute 30);

— diverses interventions prioritaires sur les axes menant au centre de l'agglomération sur l'autoroute 20 à Vaudreuil-Dorion et Île-Perrot ainsi que sur l'autoroute 20 entre le pont-tunnel Hyppolite-Lafontaine et Sainte-Julie;

Les travaux

Parmi les travaux réalisés au cours de l'exercice, des investissements de 43,8 M$ ont porté sur les transports en commun, notamment :

— la mise en place du train de banlieue à Saint-Hilaire;

— l'aménagement d'une voie réservée au centre de l'autoroute 10 entre la route 134 et le stationnement Chevrier à Brossard;

— l'aménagement d'une voie réservée sur l'autoroute 25 et d'un terminus métropolitain à Terrebonne.

Des interventions au montant de 89,2 M$ ont été réalisées sur le réseau routier, notamment :

— la réfection du corridor Décarie;

— la construction de deux viaducs et l'aménagement de deux collecteurs Cartier-Concorde-St-Martin sur l'autoroute 15 à Laval;

— la réfection et l'élargissement du pont Lepage sur l'autoroute 25;

— la réfection du pont de l'Île-aux-Tourtes sur l'autoroute 40;

— la reconstruction des dalles en béton de ciment et l'aménagement d'une sortie vers l'autoroute 440 sur l'autoroute 13 entre Laval et Montréal;

— l'installation d'équipements de gestion de la circulation.

Tant pour le transport en commun que pour le réseau routier, le Ministère a réalisé d'autres interventions dans le cadre des programmes réguliers afin de faciliter les déplacements et d'améliorer la mobilité des usagers.

Le transport aérien régional

La restructuration de l'industrie du transport aérien au Canada a entraîné au Québec la disparition d'InterCanadien, le partenaire de Canadien International, acheté par Air Canada, en plus de mettre en péril la survie de certains transporteurs régionaux affiliés au réseau de Canadien International. En ont résulté des abandons de services auxquels s'ajoutent des préoccupations au regard des tarifs et de la qualité des services.

Face à cette situation, le gouvernement du Québec a mis sur pied, en novembre 2000, un comité de travail interministériel regroupant des représentants des ministères des Transports, des Finances, de l'Industrie et du Commerce, des Régions, des Ressources naturelles, du Tourisme et Investissement-Québec. Le comité avait le mandat d'analyser la situation et de proposer au gouvernement une stratégie d'intervention dans le secteur du transport aérien régional au Québec.

La desserte du Nunavik

L'approvisionnement par voie maritime des villages et des communautés du Nunavik est un service de première importance. Au cours de l'année, les représentants de ces collectivités ont soulevé au ministre des Transports le problème du coût de ce service et de l'iniquité qui en résultait pour les habitants de ces régions par rapport à ceux d'autres régions éloignées.

La décision de faire jouer les mécanismes de la concurrence a permis au Ministère d'aller en appel d'offres pour l'octroi du contrat de la desserte du Nunavik, et ce, au nom des expéditeurs dont la quasi-totalité est constituée d'organismes gouvernementaux et parapublics. C'est ainsi que le nouveau contrat négocié a fait chuter le taux de fret de 370 $ à 198 $ la tonne, soit une diminution des coûts d'expédition de 46 %.

La réalisation de la Route verte

Le Ministère contribue au développement socioéconomique des régions notamment par le développement du circuit cyclo-touristique de la Route verte. Le tracé annoncé en 1995 et devant être terminé en 2005 comprend un total de 4 279 km. Des subventions totalisant 4 M $ ont été versées cette année aux municipalités, aux municipalités régionales de comté et à leurs mandataires dans le cadre du Programme

d'aide financière au développement de la Route verte. Grâce à la réalisation de ces 40 projets, 384 km de voies cyclables ont été ajoutés au réseau existant de la Route verte, maintenant réalisée à 56,4 %.

Parmi les projets subventionnés en 2000-2001, notons les réalisations dans les régions suivantes :

— Centre-du-Québec : Drummondville;

— Chaudière-Appalaches : Berthier/Montmagny;

— Montréal : Projet d'aménagement cyclable le long du boulevard Beaconsfield, Corporation du Pôle des Rapides;

— Montérégie : Société du Parc des îles, Saint-Lambert, Longueuil (tracé court et tracé long), Saint-Hubert, Carignan (passerelle) et Chambly;

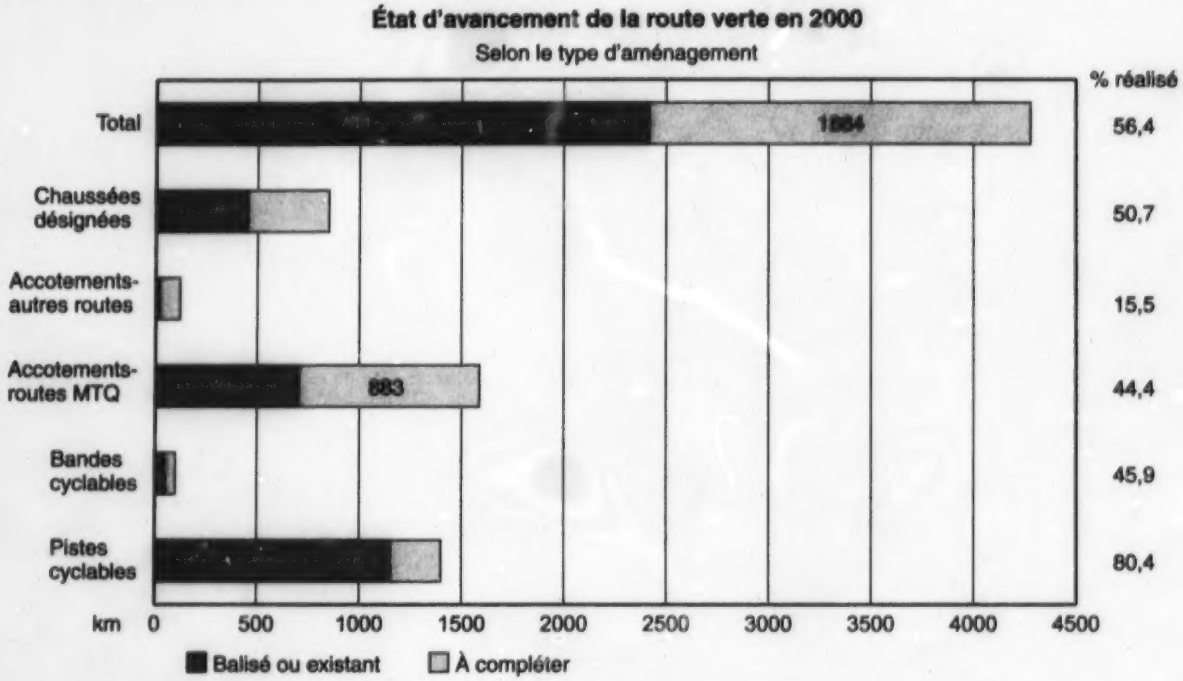
— Laurentides : Oka-Grenville, Blainville-Saint-Jérôme;

— Abitibi-Témiscamingue : Parc linéaire du Témiscamingue.

Par ailleurs, conformément à sa politique sur le vélo, le Ministère a pu réaliser des aménagements cyclables sur le réseau routier grâce à un investissement total de 11,1 M$, dont 7,3 M$ affectés à l'itinéraire de la Route verte.

Enfin, un montant de 400 000 $ a été affecté à la coordination, à la maîtrise d'œuvre et à la promotion du réseau de la Route verte dans son ensemble.

Figure 6
État d'avancement de la Route verte en 2000



La mise en commun des services de transport collectif

Une meilleure cohérence des actions en transport se traduit notamment par la mise en commun volontaire des ressources de transport de personnes en encourageant, d'une part, la conclusion d'ententes de partenariat entre les divers gestionnaires de transport et, d'autre part, la mise sur pied d'expériences pilotes avec l'utilisation d'un guichet unique pour le traitement des demandes de la clientèle. Pour ce faire, le Ministère a accordé une aide financière de 20 000 $ pour le développement de chaque projet de mise en commun.

Le Ministère vise ainsi la mise en commun des services de transport adapté aux personnes handicapées en particulier, ceux offerts par le réseau de la santé et des services sociaux, les services de transport scolaire, les services de transport urbain et suburbain ainsi que les services de transport par taxi et ceux de transport interurbain. L'objectif est d'en arriver à :

— éliminer ou réduire les lacunes et les doubles emplois dans les services et en améliorer le rendement;

— améliorer la planification des services à l'échelle locale;

— accroître la qualité des services et faciliter l'accès aux usagers;

— dégager des ressources financières pour satisfaire la demande croissante des services sans en augmenter les coûts;

— établir un transport communautaire en milieu rural;

— permettre de décider au niveau local de l'utilisation la plus efficace des ressources.

Les 14 projets de mise en commun des services de transport collectif subventionnés au cours de 2000–2001 se situent dans les municipalités régionales de comté suivantes.

- Beauce-Sartigan
- D'Autray, Matawinie et Montcalm
- Kamouraska
- Les Basques
- Les Etchemins
- Les Pays-d'en-Haut[1]
- Lotbinière
- Matane
- Matapédia
- Mékinac
- Papineau
- Rivière-du-Loup
- Rouyn-Noranda
- Témiscouata

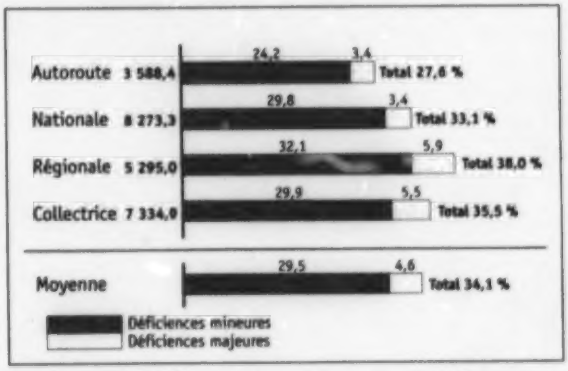
3.1.2.2 Améliorer la qualité du réseau routier supérieur québécois et son exploitation

L'état du réseau supérieur

Le réseau supérieur québécois englobe le réseau stratégique en soutien au commerce extérieur. C'est pourquoi sa qualité est évaluée à partir des mêmes indicateurs, tant pour les chaussées que pour les structures.

Le taux de déficience des chaussées est ainsi établi à partir de l'indice de confort au roulement. Pour l'ensemble des 24 491,6 kilomètres de routes composant le réseau supérieur (excluant les bretelles et les voies de service) sous la responsabilité du Ministère, le taux de déficience est de 34,1 %, toutes classes fonctionnelles confondues (autoroutes, routes nationales, routes régionales et routes collectrices).

Figure 7
Déficiences de la chaussée (IRI) du réseau supérieur
Classes fonctionnelles et longueur (km)



N.B. Concernant la longueur des autoroutes inscrites à la figure 7, la différence en kilomètres par rapport aux données de la figure 4 s'explique par l'exclusion, dans le réseau supérieur, de toutes les bretelles.

L'analyse démontre que la proportion de déficiences s'est détériorée au cours du dernier exercice, passant de 28,9% en 1999 à 34,1% en 2000 (écart de 5,2 points de pourcentage), et ce, malgré les interventions réalisées par le Ministère sur le réseau supérieur. Environ la moitié de cette augmentation est attribuable à l'utilisation de modèles de dégradation de chaussées plus évolués. Toutefois, hormis cette considération méthodologique, il apparaît que le réseau routier se soit réellement détériorié d'environ 2,8 %, au cours de l'exercice 2000-2001, au regard du confort de roulement (IRI).

Comme c'est le cas pour les infrastructures en soutien au commerce extérieur, la détérioration du réseau s'explique en partie par le fait que 40 % des investissements l'ont été pour des raisons autres que le confort de roulement telles les corrections de l'orniérage, des pentes et des courbes prononcées. Ces mesures n'ont pas nécessairement eu d'effet sur l'indice de confort au roulement.

La qualité du réseau routier supérieur doit également tenir compte des 4 795 structures dont l'entretien relève du Ministère. Leur inspection périodique révèle que 1 897 d'entre elles (40,0 %) présentent des déficiences sur les membrures principales. Malgré les

1 La mise en œuvre de ce projet a été reportée d'un an à cause des difficultés d'implantation.

corrections apportées à 86 structures au cours de la dernière année, ces données indiquent une augmentation du taux de déficience de 1,8 point de pourcentage par rapport à l'exercice précédent. Cette situation est essentiellement attribuable au fait que plusieurs structures routières ont atteint leur maturité et qu'elles nécessiteront des investissements majeurs.

Les projets réalisés

Pour atteindre son objectif d'amélioration de la qualité du réseau supérieur québécois et de son exploitation, le Ministère a réalisé, au cours de l'exercice, 525 projets ayant eu un impact sur la qualité des chaussées ou des structures, incluant ceux qui avaient pour objectif d'améliorer la sécurité des usagers de la route ou la fluidité. Ces projets ont permis au Ministère d'intervenir sur la qualité de la chaussée et des structures de ce réseau, sur une longueur évaluée à 1 431 km de route à deux voies.

Ces données incluent les projets réalisés sur le réseau stratégique en soutien au commerce extérieur dont il a été question à la section se rapportant à ce sous-réseau, soit 157 projets ayant permis d'améliorer la qualité de la chaussée et des structures sur une longueur évaluée à 310 km de route à deux voies.

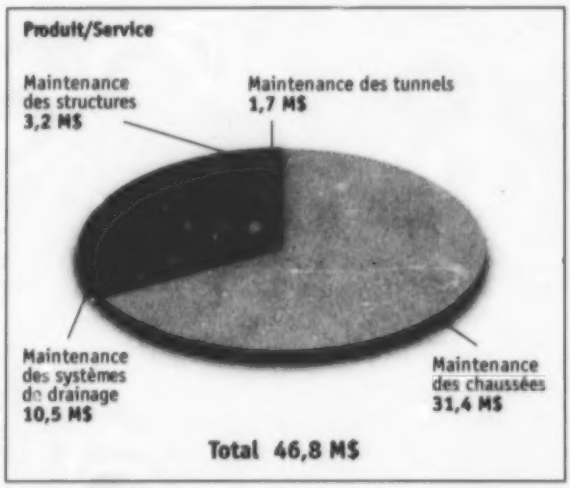
Par ailleurs, le Ministère a réalisé d'autres interventions d'exploitation à différents niveaux sur le réseau routier. Certaines visent à assurer la fonctionnalité des chaussées au quotidien telle la maintenance de la surface de roulement des chaussées souples (asphalte) et rigides (béton), des routes en gravier et des accotements ainsi que le nettoyage des chaussées et des accotements.

Des mesures spécifiques ont pour objet d'assurer l'entretien préventif et les réparations mineures des ponts, des viaducs, des murs et des perrés, ainsi que le bon fonctionnement des divers éléments de drainage des infrastructures routières tels les fossés, les regards, les puisards, les ponceaux et les stations de pompage.

Enfin, l'entretien des tunnels comprend toutes les interventions liées à l'entretien préventif et aux réparations mineures des tunnels, incluant notamment les systèmes électriques, électroniques et mécaniques supportant le contrôle de la circulation, ainsi que les systèmes de ventilation, les murs, les plafonds, la surface de roulement, les systèmes de drainage et les bâtiments.

Au cours du dernier exercice, le coût de ces interventions a totalisé 46,8 M$ ventilés de la façon suivante :

Figure 8
Investissements en matière d'exploitation



Ces données ne tiennent pas compte des interventions de déneigement et de déglaçage réalisées par le Ministère ou confiées par contrat à des entrepreneurs afin d'assurer l'entretien des routes en période hivernale. Celles-ci ont totalisé 160,1 M$ (excluant la main-d'œuvre et le matériel roulant).

L'amélioration de l'exploitation

L'exploitation du réseau favorise la cohérence des interventions sur les infrastructures grâce à une meilleure connaissance de l'état et de l'utilisation du réseau routier. Elle suppose une intégration des différentes opérations telles que les inspections, la surveillance, la gestion des corridors et l'entretien courant et périodique.

Le Ministère a poursuivi l'amélioration de la gestion de l'exploitation des infrastructures routières au cours de l'exercice 2000, notamment par la mise en place de la nouvelle structure organisationnelle en exploitation, qui est en bonne voie de réalisation.

De nouvelles façons de faire sont ainsi progressivement implantées afin de proposer une vision intégrée et plus large des besoins organisationnels. Les travaux réalisés dans ce cadre ont permis de développer un manuel traitant de la qualité en entretien courant et périodique, en plus de formaliser les processus ministériels reliés à l'exploitation du réseau routier.

Enfin, un progiciel intégré acquis en décembre 2000 sera déployé au cours de la prochaine année dans les unités opérationnelles du Ministère afin de

soutenir les activités liées à l'entretien courant et périodique.

3.1.3 Axe d'intervention 3 :

Faciliter les déplacements et favoriser l'utilisation intégrée des systèmes de transport dans les grandes agglomérations, dans un souci de protection de l'environnement et de la qualité de vie

Au Québec, les deux tiers de la population se concentrent dans les six plus grandes régions métropolitaines. On y trouve ainsi près de sept emplois sur dix. Les perspectives de croissance démographique confirment la prépondérance de ces régions urbaines.

L'étalement urbain, l'augmentation des points de congestion, l'accroissement de la consommation d'énergie et des émissions de polluants ainsi que la diminution constante de la part modale du transport en commun menacent l'équilibre nécessaire à l'efficacité des systèmes de transport et à la préservation de la qualité de vie.

Le Ministère vise à améliorer l'efficacité globale des systèmes de transport consacrés aux déplacements urbains des personnes et au transport des marchandises, en privilégiant des mesures de réduction de la congestion, tels le covoiturage et l'utilisation accrue du transport en commun et des autres modes alternatifs à l'automobile.

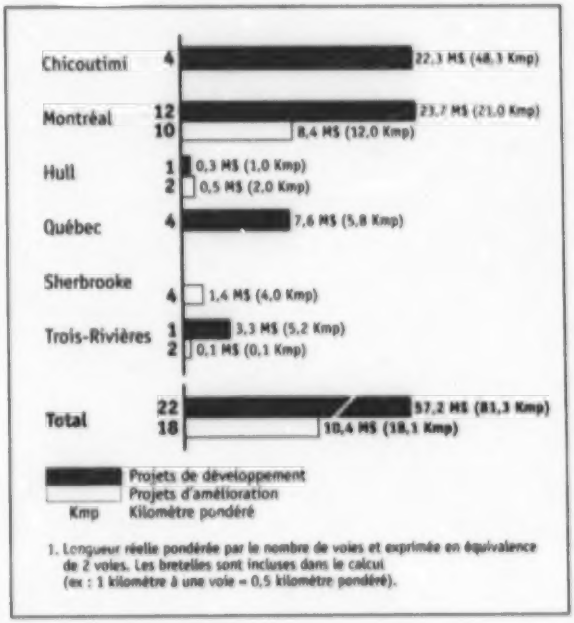
Il entend également contribuer à l'amélioration de la qualité de vie et de l'environnement en s'attaquant à la réduction des émissions de gaz à effet de serre attribuables aux activités de transport.

3.1.3.1 Réduire la congestion dans les grandes agglomérations

Les projets réalisés

En plus des projets ayant pour effet d'améliorer la qualité de la chaussée et des structures sur le réseau supérieur dont il a été question dans ce rapport, 22 projets de développement au coût de 57,2 M$ pour 81,3 km pondérés et 18 projets d'amélioration au coût de 10,4 M$ pour 18,1 km ont été réalisés dans les grandes agglomérations urbaines sur le réseau supérieur. Ceux-ci ont permis d'améliorer la fluidité du réseau supérieur dans les agglomérations métropolitaines.

Figure 9
Projets réalisés dans les grandes agglomérations liés à la réduction de la congestion
Agglomérations, nombre de projets, coûts et Km pondérés[1]



1. Longueur réelle pondérée par le nombre de voies et exprimée en équivalence de 2 voies. Les bretelles sont incluses dans le calcul (ex : 1 kilomètre à une voie = 0,5 kilomètre pondéré).

Ces projets ont porté notamment sur :

— l'élargissement de 4 à 6 voies divisées de l'autoroute Duplessis dans le secteur de Sainte-Foy (2,9 M$);

— la réalisation de deux projets liés au contournement de Jonquière (22,3 M$);

— la relocalisation de la route 335 dans l'axe de l'autoroute 19 entre le boulevard Dagenais à Laval et l'autoroute 640 à Bois-des-Filions (2,5 M$);

— l'installation et la fragilisation des panneaux de supersignalisation sur l'autoroute 15 à Mirabel dans les limites de l'agglomération (0,4 M$);

— l'installation d'un système de feux lumineux à l'intersection de l'autoroute 50 et du boulevard Paiement à Gatineau (0,2 M$);

— l'élargissement de la route 112 et de l'échangeur du boulevard Édouard à Saint-Hubert (7,8 M$);

— la gestion de la circulation (phases 1 et 2) à Montréal (1,9 M$);

— l'installation de feux de circulation à deux intersections à Gatineau (0,5 M$);

— l'aménagement géométrique de la route 220 à Saint-Élie-d'Orford (1,1 M$).

3.1.3.2 Favoriser des modes alternatifs à l'utilisation individuelle de l'automobile

Le soutien au transport collectif

Au Québec, la grande majorité des gens se déplace en automobile sur un réseau routier nécessitant des investissements massifs de la part du Ministère. Dans les grandes agglomérations, le transport collectif constitue une alternative valable que le Ministère cherche à encourager en favorisant son développement et son maintien. Il alloue notamment une aide financière aux organismes qui offrent des services de transport en commun et de transport adapté.

L'aide au transport en commun prend donc les formes suivantes :

— une aide à l'exploitation destinée aux organismes municipaux et intermunicipaux de transport opérant en périphérie des grandes agglomérations et dans les petites villes. Au total, cette aide s'élève à 16,5 M$ pour 2000-2001;

— une aide aux immobilisations destinée aux organismes publics de transport opérant dans les grandes agglomérations urbaines, ainsi qu'à l'Agence métropolitaine de transport dans la région métropolitaine de Montréal. Cette aide se chiffre à 176,2 M$ pour 2000-2001;

— la répartition du montant perçu pour le droit annuel de 30 $ imposé en vertu du Fonds de contribution des automobilistes au transport en commun dans les régions métropolitaines de Montréal et de Québec. À ce montant s'ajoute, pour la région de Montréal, le produit de la taxe de 0,015 $/litre sur le carburant. Soulignons que, pendant le dernier exercice, 39 municipalités ont été exclues de la liste des municipalités dont les propriétaires de véhicules participent au financement de ce fonds. Cela a conduit le Ministère à compenser, pour une somme de 2 181 287 $ en 2000-2001, le manque à gagner des organismes de transport concernés par ce retrait. Cet ajustement est récurrent.

Plus de 88 % de l'aide accordée au transport en commun est composée des subventions aux immobilisations versées aux organismes publics de transport en commun (incluant la Communauté urbaine de Montréal pour le service à la dette du métro) et à l'Agence métropolitaine de transport. À celles-ci s'ajoutent principalement les subventions de fonctionnement destinées aux organismes municipaux et inter-municipaux de transport.

La figure suivante présente, par région administrative, les dépenses de transfert effectuées en 2000-2001 dans le secteur du transport en commun.

La réforme du transport par taxi

Les représentants de l'industrie du taxi demandent depuis plusieurs années une réforme de la Loi sur le transport par taxi afin qu'elle soit mieux adaptée aux besoins découlant de l'évolution du marché du transport. C'est dans cette perspective que le Ministère a publié en 1999 un livre vert sur le taxi et qu'une commission parlementaire a permis d'entendre plus de 50 groupes à l'automne 1999.

Les travaux de cette commission ont permis au Ministère de dégager des consensus et d'élaborer un projet de loi intitulé Loi concernant les services de transport par taxi. Ce dernier, déposé à l'Assemblée nationale le 15 novembre 2000, est actuellement à l'étude et devrait être adopté avant le 21 juin 2001.

Les éléments essentiels de cette réforme sont les suivants :

— la mise en place de nouvelles structures de concertation et de représentation pour l'industrie;

— la mise en œuvre de nouvelles mesures économiques et fiscales favorables aux professionnels de l'industrie du taxi (subventions, crédit d'impôt bonifié sur l'essence, amélioration de la rémunération des services de transport adapté, etc.);

— l'amélioration de l'encadrement du transport bénévole et la lutte au transport illégal (notamment le faux transport bénévole);

— de nouvelles perspectives pour le transport adapté et médical;

— l'assouplissement des modalités de transfert des permis;

— la formation obligatoire des nouveaux chauffeurs;

— le perfectionnement des chauffeurs professionnels;

— l'uniformisation, le rajeunissement et l'amélioration de la qualité des véhicules;

— l'assouplissement de la procédure de fixation des tarifs de taxi.

3.1.3.3 Réduire les émissions de gaz à effet de serre attribuables aux activités de transport

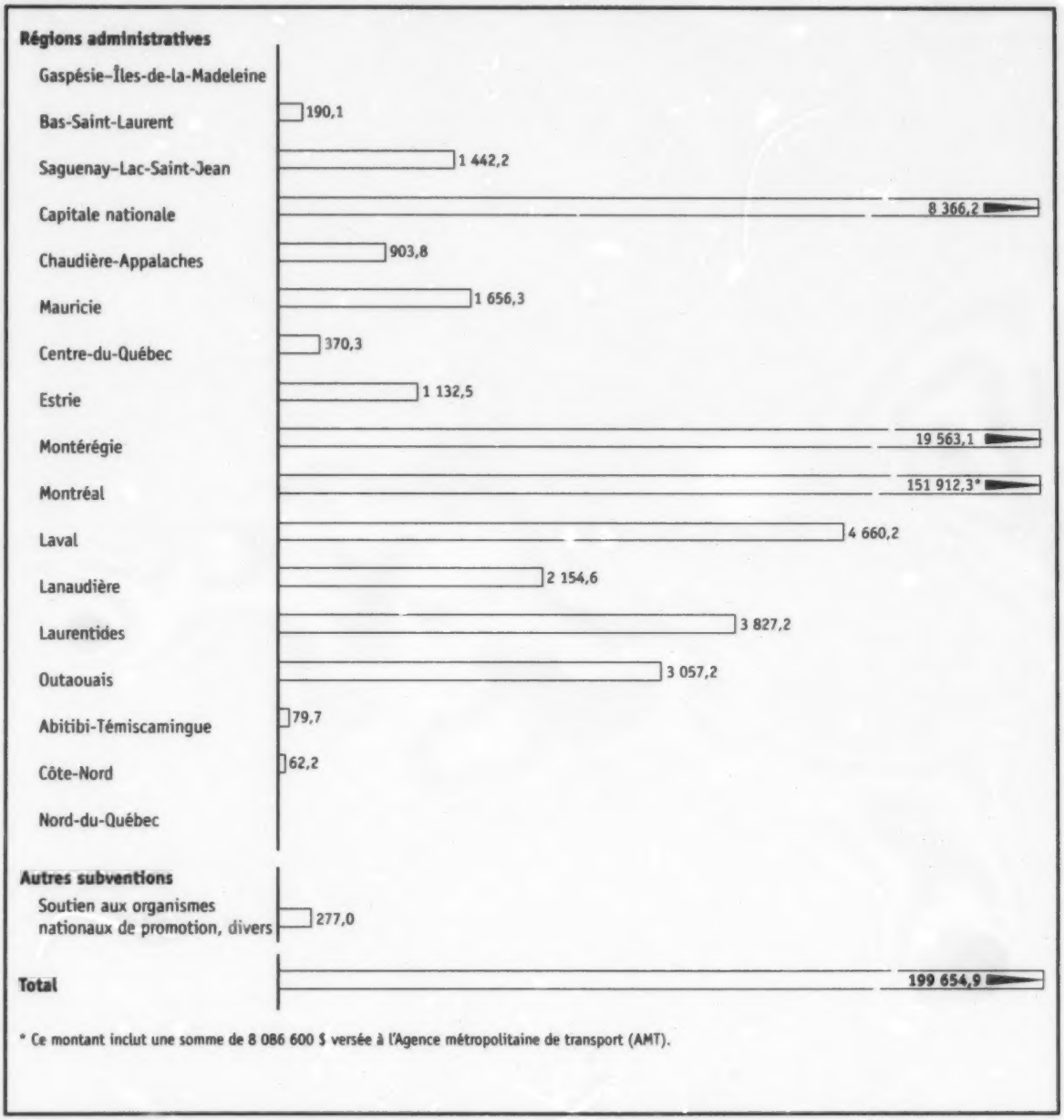
Le plan d'action québécois sur les changements climatiques

Depuis 1992, soit peu de temps après sa ratification par le Canada, le Québec a adhéré aux principes et aux objectifs de la Convention de Rio sur les changements climatiques. Le Québec a également lancé son propre plan d'action en 1995. Les négociations internationales tenues sous l'égide de la Convention

ont donné lieu au Protocole de Kyoto, au terme duquel l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre est de 6 % pour le Canada, d'ici la période 2008-2012. Dans cette optique, le gouvernement canadien a créé, dès 1998, un mécanisme de concertation portant sur les enjeux posés par cet objectif de réduction. C'est par sa participation à la Table de concertation sur les transports que le Québec contribue de façon particulière à la réalisation de cet objectif.

Le Québec a lui aussi créé un Comité interministériel sur les changements climatiques regroupant quatorze ministères et organismes, incluant le Ministère. L'ensemble des intervenants des secteurs économiques et sociaux concernés se sont réunis au sein de groupes de travail, dont un sur les transports.

Figure 10
Transport en commun - L'aide au transport terrestre des personnes. Dépenses de transfert par région administrative en 2000-2001 (000$)



* Ce montant inclut une somme de 8 086 600 $ versée à l'Agence métropolitaine de transport (AMT).

Le Ministère partage, avec le ministère de l'Environnement, la coprésidence du Groupe de travail sur les transports, mécanisme québécois de concertation sur les changements climatiques. Les recommandations formulées au gouvernement par le Groupe de travail ont permis la mise en œuvre d'un premier plan d'action concret sur les changements climatiques en octobre 2000.

Au cours de l'exercice 2000-2001, les travaux de recherche et d'expérimentation ont principalement porté sur l'utilisation de la peinture dans le cas du marquage annuel. Ainsi, le Ministère a réalisé des inspections de durabilité et de rétroréflexion sur plus de 200 produits. Des essais en laboratoire complètent le processus d'homologation des produits de marquage pouvant être utilisés à la place de la peinture à l'alkyde, considérée comme un produit polluant.

Dans l'ensemble des produits testés, à peine 25 % ont rencontré les exigences du Ministère. Ces produits homologués seront utilisés autant par les entrepreneurs que par le personnel du Ministère pour s'assurer d'une production de qualité afin de donner un meilleur service aux citoyens.

3.1.4 Axe d'intervention 4 :

Expérimenter de nouvelles formes de financement et de prestation de services associant davantage le secteur privé

Les infrastructures de transport ont atteint leur maturité et nécessiteront au cours des prochaines années des investissements majeurs pour en assurer la qualité et la sécurité.

Les nouveaux besoins de desserte locale, régionale et interrégionale exigent, notamment dans les grandes agglomérations, la mise en œuvre de nouvelles infrastructures ou une amélioration sensible des infrastructures existantes. Parmi ces projets, en particulier dans la région de Montréal, plusieurs s'avèrent nécessaires pour assurer la vitalité économique de la région.

La recherche de l'équilibre budgétaire par le gouvernement et sa volonté de réduire la charge fiscale des contribuables font en sorte que les ministères et organismes publics doivent de plus en plus examiner la possibilité de recourir à d'autres formes de financement et de prestation de services.

De nouvelles formules de financement seront proposées pour permettre des investissements stables et suffisants pour l'amélioration de la qualité du réseau routier, mais aussi pour favoriser une meilleure gestion de la demande des déplacements et une utilisation plus efficace des infrastructures routières existantes.

3.1.4.1 Favoriser la réalisation de projets en partenariat avec le secteur privé

L'encadrement législatif

Depuis quelques années, afin d'améliorer l'efficacité de l'appareil gouvernemental, les ministères et organismes publics ont été amenés à examiner de nouvelles formes de gestion, de financement et de prestation de services. À cet égard, un engagement accru du secteur privé est souvent envisagé. Des expériences menées depuis plusieurs années ailleurs au Canada et à l'étranger ont démontré que la réalisation de travaux en partenariat public-privé, notamment pour les projets d'infrastructures de transport, a permis non seulement des économies et l'accès à de nouvelles sources de financement, mais aussi le devancement et l'accélération de projets attendus. Ces réalisations en partenariat ont aussi favorisé l'émergence de projets novateurs et le développement d'expertises exportables, suscitant un intérêt grandissant de la part des secteurs public et privé.

Afin de permettre la réalisation de projets de transport en partenariat avec le secteur privé, le Ministère présentait à l'Assemblée nationale, le 15 novembre 2000, un projet de loi concernant les partenariats en matière d'infrastructures de transport. Ce projet de loi, adopté le 12 décembre 2000, établit des normes pour la réalisation de projets de construction, de réfection ou d'exploitation d'infrastructures de transport en partenariat avec le secteur privé.

Les projets à l'étude

Les projets susceptibles d'être réalisés sous la forme d'une concession à un consortium privé sont les suivants :

— l'aménagement de l'estacade située près du pont Champlain, lequel permettrait non seulement aux autobus d'accéder plus rapidement au centre-ville de Montréal, mais aussi de mettre en place un système léger sur rail (SLR);

— le parachèvement de l'autoroute 25 entre Laval et Anjou, qui compléterait la stratégie intégrée de desserte pour l'est de l'agglomération;

— le projet de l'autoroute 30, qui s'inscrit dans la continuité de la construction de l'autoroute 30 devant servir de lien économique et social majeur pour le territoire de la Montérégie;

— l'établissement d'un nouveau lien sur le Saint-Laurent reliant l'Île de Montréal à la Rive-Sud : la Commission de consultation sur l'amélioration de la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud, dont la mise sur pied a été annoncée par le ministre le 31 janvier 2001, a pour mandat de déterminer

l'opportunité d'établir un nouveau lien de transport entre l'Île de Montréal et la Rive-Sud. Pour réaliser son mandat, la Commission devra tenir des consultations auprès de la population et des intervenants concernés; elle devra aussi évaluer l'intérêt d'un éventuel partenariat avec l'entreprise privée pour la réalisation d'un nouveau lien de transport, et ce, à la lumière de ce que prescrit la Loi sur le partenariat public-privé en matière d'infrastructures de transport. La Commission doit remettre ses recommandations au ministre des Transports en avril 2002.

3.1.4.2 Mettre en place des modes de financement propres à favoriser une utilisation optimale des infrastructures et des équipements de transport

Des études relatives à l'élaboration de nouveaux modes de financement des infrastructures et des équipements de transport sont actuellement en cours.

3.2 Orientation 2 :

Des transports plus sécuritaires en collaboration avec tous les organismes privés et publics concernés

Au cours des dernières années, le Québec a amélioré sensiblement la sécurité sur le réseau routier québécois. Ces résultats positifs ont été obtenus grâce à une meilleure concertation avec les divers intervenants, à l'implantation de nouvelles technologies, à l'amélioration des véhicules ainsi qu'à la sensibilisation de la clientèle quant à l'adoption de comportements plus sécuritaires.

Malgré toutes ces améliorations, trop nombreux sont les Québécois victimes d'accident sur les routes. C'est pourquoi le Ministère accorde une priorité à la sécurité sur les routes du Québec.

Le Ministère entend donc intensifier ses efforts de concertation avec tous les intervenants et les partenaires concernés afin d'améliorer le bilan de la sécurité dans les transports.

3.2.1 Axe d'intervention 1 :

Améliorer le bilan de la sécurité dans les transports

Au cours des dernières années, le Québec a réalisé des gains importants en matière de sécurité routière, et ce, malgré une hausse du nombre de véhicules immatriculés, du nombre de conducteurs et du nombre de kilomètres parcourus. Pour la période 1996-2000, la moyenne annuelle des décès survenus sur le réseau routier était de 767, comparativement à 902 pour celle de 1991-1995. Ces chiffres reflètent une nette tendance à la baisse des accidents de la route, tendance observée depuis le début des années 1970. Ces résultats encourageants découlent d'une combinaison de plusieurs facteurs, notamment la sensibilisation des usagers à des comportements plus sécuritaires, les interventions mieux ciblées sur les infrastructures routières, la surveillance policière et les véhicules plus sécuritaires. La collaboration entre les divers intervenants est un autre facteur qui explique l'amélioration constante du bilan routier. Durant le dernier exercice, le Ministère a poursuivi le développement d'outils comme le « Diagnostic de sécurité routière » afin de parfaire sa connaissance des sites à potentiel d'amélioration et des logiciels pour optimiser les interventions en sécurité. Dans le cadre de la mise en application du Programme de recherche universitaire en sécurité routière (volet 1999-2004), les quatre projets suivants ont pris fin : le choix de l'aménagement pour les passages de pistes cyclables, l'impact de l'éclairage sur la sécurité des routes, l'évaluation du sentiment d'insécurité et l'étude sur la formation pour le transport des matières dangereuses. Ces projets devraient faire l'objet d'une publication au cours du prochain exercice.

En 2000-2001, de nouveaux projets ont été amorcés à la suite d'un appel d'offres complémentaire. Il s'agit notamment de l'analyse coûts/avantages des mesures de sécurité des véhicules lourds en entreprise, de l'évaluation des nouveaux équipements d'arrimage, de l'évaluation de la problématique reliée à l'instabilité des véhicules routiers de type citerne et du développement de systèmes embarqués en matière de viabilité hivernale.

3.2.1.1 Réduire de 10 % le nombre de décès et de blessés graves sur les routes du Québec

Les objectifs triennaux prévus dans la planification stratégique 2000-2003, visant une amélioration de 10 % du bilan routier, présentent un taux annuel de 3,3 %. Or, pour l'année 2000, les résultats reflètent, pour toutes les catégories, et ce, par rapport à la moyenne de 1995-1999, une baisse de 2,3 % du nombre de décès et de 3,6 % du nombre de blessés graves.

Le bilan 2000-2001 de l'application de la Politique 1995-2000

Au printemps 2001, lors du dévoilement du Bilan routier de l'année 2000, le Ministère a rendu public le document *Sécurité routière – Principales actions du ministère des Transports du Québec 2000-2001*. Ce document fait état de la réalisation des différentes mesures qui ont été mises de l'avant dans le plan d'action de la Politique 1995-2000.

Au cours du dernier exercice, le Ministère a investi 217,8 M$ dans le domaine de la sécurité routière :

— 190 M$, dans des projets ayant une incidence sur la sécurité : correction de la géométrie (courbes et pentes prononcées), surface de roulement, traverses à niveau, asphaltage d'accotements, etc.;

— 12,5 M$, pour la correction de sites où le nombre d'accidents est plus élevé qu'à d'autres endroits avec des caractéristiques similaires;

— 15,3 M$, pour la correction de sites ou de caractéristiques du réseau où il y a des risques élevés d'accidents graves.

Depuis 1995, le Ministère a consacré à ces trois volets les montants suivants : 826 M$, 96 M$ et 73 M$.

La Politique de sécurité dans les transports, 2001-2005 – Volet routier

La sécurité routière est l'une des principales préoccupations du Ministère. La grande priorité de la dernière année a été la rédaction de la *Politique de sécurité dans les transports, 2001-2005 – Volet routier*, conjointement avec la SAAQ. Cette politique détermine 29 enjeux, en plus d'orientations et de pistes d'actions sous-jacentes. Le Ministère est directement concerné par les enjeux liés à l'environnement routier et socioéconomique, notamment en matière de conception et de gestion des infrastructures visant l'amélioration de la sécurité des déplacements sur le réseau routier.

L'élaboration de la politique s'est déroulée sur plus d'une année. Elle a fait l'objet d'une importante consultation auprès des différents intervenants, associations, municipalités et corps policiers.

La limite de vitesse dans les zones scolaires

Le 20 décembre 2000, était adopté à l'Assemblée nationale le projet de loi nº 172 modifiant le Code de la sécurité routière (CSR). Ce projet de loi oblige les municipalités à préciser la diminution de la limite de vitesse dans les zones scolaires et à renforcer les moyens pour faire respecter cette limite de vitesse durant les périodes d'activités scolaires. Cette limite de vitesse a été fixée à 50 km/h.

Les limites seront affichées au moyen d'une signalisation particulière et les panneaux de zone scolaire bleus seront remplacés par des panneaux « jaune vert fluo ». Le Ministère implantera les nouvelles limites de vitesse sur tout son réseau d'ici septembre 2001 et les municipalités auront jusqu'en 2003 pour appliquer cette mesure.

De plus, un panneau lumineux à message variable sera normalisé et réglementé. Une expérience pilote avec ces panneaux lumineux est en préparation et elle s'appliquera à une zone scolaire dans chaque direction territoriale.

Le suivi des accidents mortels et des recommandations du coroner

Les 445 accidents mortels répertoriés sur le réseau du Ministère en 2000 représentent une baisse de 2,8 % comparativement à l'année précédente. Ces accidents, qui ont entraîné 497 décès, représentent 63 % de tous les accidents mortels survenus sur le réseau routier québécois. Selon les directives en vigueur au Ministère, 88,5 % des sites d'accidents ont fait l'objet d'une inspection et d'une analyse par le personnel territorial. Certaines réparations et corrections des lieux ont été effectuées immédiatement après l'inspection.

En 2000, le Ministère a reçu 59 rapports d'investigation comprenant 77 recommandations. Le suivi des recommandations des coroners constitue une activité prioritaire au Ministère. Après analyse, ces recommandations donnent lieu soit à des actions immédiates, soit à une inscription à la programmation des travaux routiers. Parfois, elles ne sont pas retenues parce qu'elles sont non conformes aux politiques d'intervention du Ministère. Parmi les corrections apportées au réseau routier à la suite d'une recommandation du coroner, mentionnons les interventions suivantes :

— le réaménagement de l'intersection de la route 132 et du boulevard Gaboury à Mont-Joli et de l'intersection de la route 170 et du rang Saint-Alphonse à Saint-Bruno;

— l'aménagement d'un îlot de virage avec signalisation à l'intersection des routes 116 et 265 à Plessisville;

— le réaménagement de la route 138 avec un brise-vent à la sortie du pont de la rivière Sainte-Marguerite à Sept-Îles.

De plus, en cours d'exercice, le Ministère a informé le coroner en chef du suivi de ses recommandations.

Chaque année, 300 accidents surviennent sur les chantiers de construction tant sur le réseau municipal que sur celui du Ministère. Les accidents graves donnent parfois lieu à une enquête publique, comme ce fut le cas pour celui de Saint-Michel-de-Bellechasse. Le Ministère est grandement préoccupé par ce type d'accident et en a fait l'un des enjeux de sa politique de sécurité dans les transports. D'autres

actions s'ajouteront dès 2001 à celles déjà entreprises à ce chapitre.

La Loi interdisant l'affichage publicitaire le long de certaines voies de circulation

Depuis quelques années, de plus en plus de citoyens et d'organismes font part de leurs préoccupations à l'égard de la multiplication des panneaux publicitaires le long des routes du Québec. Sécurité routière, qualité visuelle des abords de route et protection du paysage et du potentiel touristique sont les principales raisons qui ont incité le Ministère à faire adopter, le 20 décembre 2000, la Loi interdisant l'affichage publicitaire le long de certaines voies de circulation. Cette loi vise essentiellement à étendre l'encadrement de l'affichage publicitaire aux territoires des municipalités régies par la Loi sur les cités et villes et à ceux des communautés urbaines. Elle existe donc maintenant parallèlement à la Loi sur la publicité le long des routes, qui continue de s'appliquer dans les municipalités régies par le Code municipal.

La Loi vise la publicité orientée de façon à capter l'attention des usagers d'un pont et d'un chemin public où la vitesse maximale permise est de 70 km/h ou plus. Elle indique, d'une part, les endroits où il est permis d'installer de nouveaux panneaux publicitaires ainsi que les critères à respecter pour le faire et, d'autre part, les endroits où tout affichage est désormais interdit.

La sécurité du transport nolisé par minibus et le tourisme d'aventure

Le transport nolisé par minibus et le tourisme d'aventure sont déjà bien encadrés par le Règlement sur le transport par autobus adopté en vertu de la Loi sur les transports. Toutefois, des accidents récents ont démontré que plusieurs transports se faisaient dans l'illégalité, sans permis provenant de la CTQ. Le motif souvent invoqué pour expliquer cette situation est la difficulté d'obtenir un permis, car des transporteurs réguliers s'y opposent.

Aussi, le 31 janvier 2001, un projet de modification du Règlement sur le transport par autobus a été prépublié dans la Gazette officielle du Québec pour simplifier les règles d'obtention d'un permis pour le requérant détenant déjà un permis d'agent de voyages. La condition serait qu'il démontre à la CTQ qu'il détient les connaissances et l'expérience nécessaires à l'exploitation sécuritaire d'un minibus. Sans apporter une solution à l'ensemble des producteurs de tourisme d'aventure, le règlement permettrait à ceux qui ont le permis d'agent de voyages d'opérer désormais selon des critères de sécurité. Ce règlement entrera en vigueur en juin 2001.

La sécurité ferroviaire

L'augmentation du nombre d'entreprises relevant de la compétence du Québec, soit dix compagnies ferroviaires qui couvrent plus de 2 000 kilomètres de voies ferrées, accroît les responsabilités du Ministère en matière de sécurité ferroviaire. L'activité ferroviaire suscite inévitablement différents problèmes, dont le bruit, ce qui amène parfois le Ministère à exempter les conducteurs de locomotive de signaler leur présence aux passages à niveau si ces derniers sont munis de systèmes de signalisation adéquats. De plus, étant donné l'état de la voie, les inspecteurs du Ministère doivent souvent imposer des diminutions de limites de vitesse et, plus rarement, interdire le transport de matières dangereuses sur certains tronçons.

Avec le décret du 1er mai 2000, qui a mis en application certains articles inopérants de la Loi sur la sécurité du transport terrestre guidé, en vigueur depuis 1988, il a été possible de mettre en place un encadrement pour exiger, à compter de novembre 2000, des règles de sécurité propres à chaque entreprise. Ces règles portent notamment sur l'exploitation ferroviaire, la sécurité de la voie, la sécurité du matériel roulant et les plans de mesures d'urgence. À la suite de l'analyse effectuée par le Ministère, le ministre édictera les règles auxquelles les entreprises devront se soumettre.

Par ailleurs, le Règlement sur la sécurité ferroviaire, en vigueur depuis le 1er janvier 2001, impose, aux compagnies de chemins de fer de compétence québécoise, des normes de sécurité en ce qui a trait à l'exploitation ferroviaire à l'intérieur des sites industriels, au transport des matières dangereuses, aux passages à niveau et à la transmission de rapports d'accidents. Ce dernier point permettra d'obtenir un portrait plus complet des accidents ferroviaires au Québec.

Enfin, des sessions d'information à l'intention des municipalités qui sont traversées par une ligne de chemin de fer ont été tenues dans 16 MRC, visant à les sensibiliser à leurs responsabilités en matière de sécurité aux passages à niveau.

3.2.1.2 Réduire de 10 % le nombre de décès et de blessés graves dans les accidents impliquant un camion lourd

Le nombre de décès est relativement stable, avec une augmentation de 0,7 % pour ce qui est des accidents impliquant des camions lourds. Le nombre d'accidents avec blessés graves a diminué de 5,1 %. Dans les deux cas, le ministère visait une diminution de 3,3 %.

La Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds

L'article 181 de la Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds prévoit une évaluation de son efficacité et le dépôt, en juin 2001, d'un rapport à l'Assemblée nationale. Cette responsabilité conjointe du Ministère, de la SAAQ et de la CTQ a également été partagée avec la Table de concertation gouvernement-industrie sur la sécurité des véhicules lourds.

Le travail d'évaluation effectué en 2000-2001 a nécessité 37 entrevues auprès des associations de l'industrie du transport, un sondage auprès de 1 000 propriétaires et exploitants de véhicules lourds (PEVL) et l'exploitation des données de la SAAQ et de la CTQ. La période d'application de la Loi a été trop brève pour en mesurer les impacts sur l'amélioration du bilan routier ainsi que sur la protection du réseau. Cependant, les points suivants sont à retenir :

— plus de 98 % des propriétaires et exploitants de véhicules lourds se conforment à l'obligation de l'inscription et aux autres exigences;

— les mécanismes de la Loi ont contribué à sensibiliser les PEVL à leurs obligations;

— la politique d'évaluation de la SAAQ identifie les PEVL à risque;

— le processus de sanction de la CTQ contribue à améliorer le comportement de ces PEVL à risque.

3.2.1.3 Réduire de 10 % le nombre de décès dans les accidents impliquant un véhicule hors route

Dans le cas des véhicules hors route, la motoneige se situe, pour la saison 2000-2001, dans la moyenne statistique avec 29 décès; pour ce qui est des quads, le bilan de 22 décès suit la tendance observée au cours des dernières années. Ces chiffres doivent être considérés avec une certaine prudence et relativisés compte tenu de leur petit ordre de grandeur par rapport à un objectif d'amélioration du bilan de 3,3 %.

Le dernier exercice a été consacré à des travaux sur la législation des véhicules hors route, ce qui devrait bientôt donner lieu à un projet de loi et à une modification réglementaire.

3.2.2 Axe d'intervention 2 :

Accroître la concertation avec les intervenants et les partenaires concernés en vue d'améliorer la sécurité dans tous les modes de transport

L'amélioration de la sécurité dans les transports s'appuie sur de nombreux intervenants et partenaires qui, dans leur champ de compétence respectif, contribuent à l'atteinte des objectifs de sécurité. La SAAQ, les municipalités et les corps policiers sont parmi les plus importants partenaires du Ministère en matière de sécurité dans les transports.

Au cours des prochaines années, la concertation demeurera un moyen privilégié pour obtenir des actions mieux ciblées, plus efficaces et en parfaite complémentarité.

3.2.2.1 Favoriser une meilleure coordination des interventions de tous les partenaires en matière de sécurité

La sécurité routière en milieu municipal

Pour répondre à la demande de certains gestionnaires municipaux et après avoir consulté les deux associations de municipalités, le Ministère a décidé d'alléger le processus de changement des limites de vitesse en milieu municipal et de rendre davantage responsables les municipalités en ce qui a trait à la sécurité routière.

À cet effet, le Code de la sécurité routière a été modifié en décembre 2000 par le projet de loi nº 172. Il sera désormais possible pour une municipalité de modifier les limites de vitesse sur son territoire sans l'autorisation préalable du Ministère, à la condition que ce dernier ait signé avec la municipalité une entente à ce sujet. *Le Guide de détermination des limites de vitesse sur les chemins du réseau routier municipal comportant au plus deux voies de circulation* sera modifié pour intégrer une nouvelle procédure de détermination des limites de vitesse pour les routes à quatre voies, séparées ou contiguës.

Le réseau routier municipal représente les quatre cinquièmes du réseau québécois, et on y observe plus de 65 % de tous les accidents. Ce constat justifie le fait qu'un des enjeux de la Politique de sécurité dans les transports s'intitule : « Le réseau routier municipal, un potentiel d'amélioration substantielle de la sécurité routière ». De plus, le 30 novembre 2000, un colloque réunissait 80 municipalités pour discuter du thème « La sécurité en milieu municipal : vers une meilleure qualité de vie pour les citoyens ». Le Ministère a aussi participé au choix des lauréats du Prix de la sécurité routière de l'Association québécoise du transport et des routes (AQTR) et assuré une présence active dans plusieurs congrès du milieu municipal.

3.2.2.2 Augmenter le nombre de personnes rejointes par les campagnes de sensibilisation et d'information ministérielle

Le Ministère a à cœur la sensibilisation du citoyen aux mesures de sécurité dans tous les modes de

transport. À cet effet, il a procédé à plusieurs campagnes de sensibilisation plus efficaces les unes que les autres dans le but de modifier le comportement des usagers. La partie II du présent rapport, traitant des relations avec le citoyen, fait état de ces réalisations. Signalons les campagnes concernant la viabilité hivernale ainsi que la campagne d'information sur les véhicules hors route.

La Table de concertation gouvernement-industrie sur la sécurité des véhicules lourds

Depuis un an, la Table, qui est devenue permanente, s'est réunie à trois reprises et elle a travaillé sur diverses recommandations, dont la recommandation 10 qui concerne particulièrement le champ d'action du Ministère.

Cette recommandation porte sur l'élaboration d'une campagne d'information sur les contraintes liées à la circulation des véhicules lourds. Pour donner suite à cette recommandation, une importante campagne d'information conjointe du Ministère et de la SAAQ portant sur les angles morts des véhicules lourds a été lancée, le 19 juin 2000, pour se terminer en septembre 2000. La contribution du Ministère a été de 200 000 $. En raison de son succès, cette campagne sera d'ailleurs reprise en 2001.

3.3 Orientation 3 :

Une organisation plus performante afin d'améliorer les services à la population

Le Ministère s'est inscrit dans le nouveau cadre de gestion gouvernementale de la « Loi nº 82 » qui favorise le passage de la gestion centrée sur les activités à une gestion axée sur des résultats précis et connus publiquement. Le Ministère s'engage notamment à pratiquer une gestion plus dynamique et plus efficace, en portant une attention particulière au développement du savoir-faire et à l'expertise de son personnel et en améliorant la qualité et l'accessibilité de l'information aux citoyens.

3.3.1 Axe d'intervention 1 :

Implanter une gestion dynamique et plus efficace

À cet effet, le Ministère a procédé à la mise en œuvre du nouveau cadre de gestion en favorisant la participation des employés, notamment à l'égard des nouveaux processus de travail. Il a ainsi réalisé les interventions énumérées ci-après.

3.3.1.1 Mettre en œuvre le nouveau cadre de gestion gouvernementale

La modernisation de la gestion publique

Le Ministère a su relever le défi de la mise en œuvre de la réforme découlant de la Loi sur l'administration publique.

En effet, conformément aux orientations de la Loi, dont le souci premier est de rendre les organisations plus performantes afin d'améliorer les services à la population, le Ministère s'est doté d'un plan d'implantation de la modernisation. Celui-ci a été présenté à l'ensemble du personnel d'encadrement en octobre 2000. Par la suite, chaque gestionnaire l'a présenté à ses employés.

Ce plan vise l'atteinte d'une gestion dynamique et efficace, orientée vers les résultats. Caractérisé par une stratégie de « petits pas », le plan ministériel veut permettre au personnel d'apprivoiser la gestion axée sur les résultats et de l'intégrer graduellement à ses façons de faire.

Le plan d'intervention s'appuie donc sur trois axes d'intervention : celui de l'apprentissage, des engagements ministériels et des conventions de performance et d'imputabilité.

L'axe de l'apprentissage permet l'acquisition et l'expérimentation graduelles de la gestion axée sur les résultats, en vue de l'étendre facilement à l'ensemble du Ministère.

Par ailleurs, l'axe des engagements ministériels permet au Ministère de rendre sa planification stratégique et son plan annuel de gestion des dépenses conformes aux attentes fixées par la Loi. C'est également en vertu de cet axe que s'est élaborée sa Déclaration de services aux citoyens et qu'ultérieurement le Ministère transformera son rapport annuel d'activités en un véritable rapport annuel de gestion.

Enfin, l'axe des conventions de performance et d'imputabilité permet d'examiner la manière d'amener l'unité autonome de service déjà en place au Ministère, de même que d'autres unités administratives, à se convertir à ce nouveau régime.

Les conventions de performance et d'imputabilité

Actuellement, une seule unité administrative a conclu une convention de performance et d'imputabilité au Ministère. Il s'agit du Centre de signalisation dont la mission consiste à assurer la disponibilité de panneaux de signalisation routière et d'information

conformément aux besoins de sa clientèle composée des ministères et organismes gouvernementaux.

Une convention de performance et d'imputabilité a été signée le 8 mars 2001 entre le ministre et le directeur du Centre. De plus, une entente de gestion concernant l'administration du Centre a été conclue entre le ministre et le président du Conseil du trésor. Cette entente de gestion octroie au Centre une plus grande marge de manœuvre pour la gestion des ressources humaines et budgétaires.

Ainsi, le plan d'affaires du Centre s'inscrit dans la foulée des orientations du Ministère. Plus précisément, en tant que fournisseur de produits et services de signalisation, le Centre permettra au Ministère de rendre le déplacement des personnes et des marchandises plus efficace et, par le fait même, contribuera à l'amélioration du bilan de la sécurité dans les transports.

Le Plan stratégique du ministère des Transports 2001-2004

Le plan stratégique a été déposé à l'Assemblée nationale le 1er avril 2001. Il est le résultat d'une démarche d'amélioration des plans stratégiques successifs élaborés depuis 1996. La volonté ministérielle de produire un plan stratégique capable de guider les actions des diverses unités administratives, laquelle volonté s'appuie notamment sur les résultats d'un sondage effectué à l'été 1999 auprès de 2 349 employés, et l'avènement de la reddition de comptes publique ont permis de diffuser un Plan stratégique 2001-2004 qui se rapproche des attentes gouvernementales en la matière. En effet, des efforts ont été déployés pour fixer des objectifs pertinents en fonction des orientations privilégiées et identifier des résultats réalistes, réalisables, mesurables et contrôlables.

3.3.1.2 Favoriser la participation des employés, notamment à l'égard des nouveaux processus de travail

La mobilisation du personnel

Le plan d'implantation de la modernisation s'accompagne d'une stratégie de communication visant à assurer l'adhésion du personnel à la nouvelle philosophie de gestion.

Cette stratégie s'appuie sur la plus large utilisation possible des moyens électroniques de communication – notamment l'intranet ministériel auquel plus de 90 % des employés ont accès – ainsi que sur l'ensemble des paliers de gestion.

Différentes activités de sensibilisation et de mobilisation ont été tenues au cours de l'année et serviront d'appui aux actions des prochaines années.

3.3.1.3 Améliorer la qualité du service aux citoyens

Le Ministère, soucieux d'améliorer la qualité du service au citoyen, a réalisé les actions suivantes :

La Déclaration de services aux citoyens

Comme prévu, le Ministère rendait publique, le 31 mars 2001, sa Déclaration de services aux citoyens. La partie II, traitant des relations avec les citoyens, décrit la réalisation de cette importante activité.

L'évaluation du taux de satisfaction de la population à l'égard des produits et services ministériels

L'ensemble des actions et interventions du Ministère visent à répondre aux attentes des citoyens quant à la qualité de services désirée compte tenu des ressources financières disponibles. Ainsi, une enquête fut réalisée à l'automne 2000 pour évaluer les préoccupations de la population en matière de transports et la satisfaction à l'égard des services offerts par le Ministère. Cette enquête a été menée auprès de 1 224 adultes représentatifs de la population du Québec et portait sur :

— les habitudes de transport des Québécois;

— la perception de la qualité des infrastructures;

— l'opinion publique face à diverses problématiques tels les travaux routiers, la sécurité et la congestion.

Les résultats montrent notamment que :

— 22 % des gens partagent l'opinion que la qualité du réseau routier s'est améliorée, contre 35 % affirmant que la situation s'est détériorée; dans le « départage » de l'opinion, la plus forte proportion (39 %) est d'avis que la qualité du réseau routier est demeurée stable;

— 30 % sont d'avis que la sécurité entourant les travaux routiers s'est améliorée, 50 % pensent que celle-ci s'est maintenue; 16 % sont d'avis qu'elle s'est détériorée;

— il en va autrement en matière de sécurité routière à l'égard de laquelle presque autant de Québécois ont l'impression que les choses se sont améliorées (24 %) ou détériorées (20 %), en comparaison avec 53 % établissant que la sécurité routière est demeurée stable;

— 24 % des personnes voient une amélioration notable de la qualité de la signalisation de destination. Seulement 3 % ont répondu qu'elle s'est détériorée, 68 % la jugeant stable;

— la quantité et la qualité de l'information diffusée par transports Québec sur les travaux routiers

satisfont plus de 64 % des répondants. Quelque 31 % jugent cette information insuffisante.

3.3.2 Axe d'intervention 2 :

Développer le savoir-faire du personnel et assurer la relève

Le Ministère reconnaît que la réalisation de l'ensemble de ses objectifs stratégiques est conditionnée par le développement du savoir-faire de son personnel. L'évolution des besoins en transport et l'émergence de façons de faire originales exigent de nouvelles habiletés et des compétences diversifiées. Cette situation entraîne nécessairement des pressions accrues sur l'ensemble de l'organisation et requiert l'introduction de mesures favorisant l'adaptation et la formation continue des employés. De plus, il est impératif de préparer une relève compétente, capable de répondre aux nouveaux défis.

3.3.2.1 Assurer une relève compétente et accroître les niveaux d'expertise

Pour assurer une relève compétente et accroître les niveaux d'expertise, le Ministère a axé ses actions sur les points suivants :

La formation en sécurité routière

Par le développement et la diffusion de cours en sécurité routière, le Ministère s'assure d'une mise à jour constante des connaissances du personnel dans le domaine complexe qu'est la sécurité routière. Les cours ont porté sur l'évaluation des interventions en sécurité, les études coûts/avantages, la signalisation et la gestion des files d'attente, le tout pour 466 jours-personne de formation.

Un programme de relève de gestion

Le Ministère s'est fixé comme objectif de préparer 80 employés d'ici 2004 à occuper des postes d'encadrement afin d'assurer une relève selon le profil de gestionnaire souhaité. À cet effet, un appel de candidatures pour un programme de formation a été lancé et 73 candidats se sont inscrits en 2000. Toutefois, une réorganisation administrative des unités centrales au cours de l'année a créé un besoin immédiat d'une douzaine de postes d'encadrement à combler. La formation sera offerte à ces nouveaux gestionnaires plutôt qu'à de futurs gestionnaires comme prévu initialement.

L'amélioration de l'expertise

Le Ministère a entrepris de se doter de candidats capables d'assurer chacune des expertises stratégiques nécessaires à la réalisation de sa mission. La première étape de ce processus consistait à identifier l'expertise stratégique à conserver. Ainsi, le Ministère doit accroître son expertise dans les deux secteurs suivants :

— l'encadrement et la planification des transports, des systèmes et des infrastructures;

— la gestion de l'exploitation, de la conservation, de l'amélioration et du développement des infrastructures.

3.3.3 Axe d'intervention 3 :

Garantir de l'information fiable, intégrée et accessible

Pour l'accomplissement de sa mission, le Ministère doit compter sur de l'information juste et accessible en tout temps. Il a besoin d'un personnel hautement compétent dans l'utilisation des nouvelles technologies de l'information et des communications, dans un contexte où l'évolution technologique amène de nombreux changements dans le travail quotidien et modifie même les façons de faire : les communications sont de plus en plus rapides et l'information est plus facilement accessible. Les échanges et les relations à l'intérieur de l'organisation et avec l'externe sont donc modifiés.

3.3.3.1 Améliorer la qualité et l'accessibilité de l'information

La mise en œuvre de la banque d'informations corporatives

Le Ministère compte se doter d'un entrepôt de données ministérielles, c'est-à-dire d'un outil permettant d'améliorer l'accès, la qualité et l'intégrité de ces données. Une analyse préliminaire du projet a été réalisée cette année et approuvée par la direction ministérielle. Les usagers éventuels de cette banque d'informations corporatives seront évidemment le personnel du Ministère, mais aussi ses partenaires, ses fournisseurs et le public en général, par l'intermédiaire de son site Internet.

Une étude a aussi été réalisée afin d'implanter un processus régulier d'évaluation de la qualité des données ministérielles.

L'implantation de solutions administratives et informatiques

Afin de tirer profit des nouvelles possibilités liées aux technologies de l'information, le Ministère a poursuivi la réalisation de projets dans le cadre des *Solutions administratives et informatiques* (SAI).

Elles permettent d'avoir une vision intégrée et plus large des besoins organisationnels à combler, notamment en ce qui concerne les aspects sui-

vants : objectifs d'affaires, processus de travail, systèmes et technologies. Elles procurent une vision globale d'un ensemble de projets de nature administrative et informatique, qui sont nécessaires à l'atteinte d'objectifs ministériels. Quatre SAI sont actuellement en cours :

La *SAI Exploitation* vise à améliorer l'exploitation du réseau routier. Le manuel qualité-processus, qui est une formalisation des processus ministériels liés à l'exploitation du réseau routier, a été réalisé.

En décembre 2000, le Ministère a acquis un progiciel intégré visant à soutenir les grandes activités liées à l'entretien courant et périodique. Ce progiciel sera déployé dans les unités opérationnelles du Ministère au cours de la prochaine année. Il facilitera grandement la mise en œuvre des nouveaux processus de travail. Son utilisation permettra d'avoir une meilleure connaissance de l'état du réseau, de mieux planifier les travaux à réaliser et d'en améliorer la qualité.

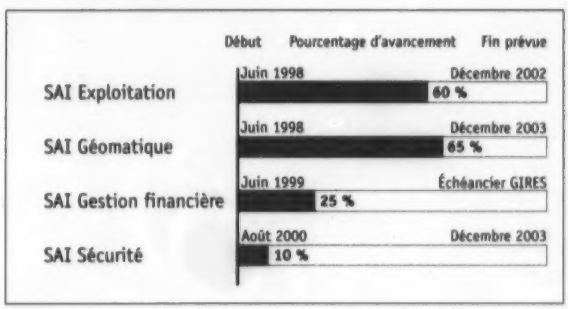
La *SAI Géomatique* utilise les possibilités offertes par les nouvelles technologies. Un des buts de cette SAI est de remplacer une gestion routière intuitive, en grande partie fondée sur l'expérience du personnel en place, par une gestion faisant appel à des outils modernes utilisant l'image et la représentation thématique des données. Cette solution permettra également d'améliorer les communications entre les employés du Ministère d'une part et entre le Ministère et ses partenaires d'autre part.

La *SAI Sécurité* a amorcé ses travaux avec une étude préliminaire en juin 2000. Cette étude a conduit au développement accéléré de certains systèmes et à un projet d'identification des processus en sécurité pour une vision globale des responsabilités et des actions en sécurité au Ministère pour le système global de transport au Québec.

La *SAI Gestion financière, comptabilité et programmation* vise principalement à refondre et à simplifier les processus administratifs et comptables actuels du Ministère et à les adapter aux nouveaux processus gouvernementaux (Gestion intégrée des ressources). À cet effet, le Ministère a aussi complété la description des processus ministériels actuels en gestion des ressources humaines, financières et matérielles. L'identification des systèmes et de la technologie soutenant ces processus est également terminée. Les travaux réalisés ont permis de développer une nouvelle structure comptable qui couvre les besoins ministériels. Cette structure s'aligne sur les attentes gouvernementales au regard de la modernisation et sur le projet de révision de la charte comptable du gouvernement.

Les travaux réalisés dans le cadre de cette SAI ont permis au Ministère de se placer avantageusement face au projet GIRES et d'être choisi comme l'un des quatre sites pilotes d'implantation de ce projet gouvernemental.

Figure 11
L'état d'avancement des solutions administratives et informatiques
Échéancier de réalisation au 31 mars 2001



3.3.3.2 Accroître la compétence et l'efficacité du personnel à l'égard des nouvelles technologies de l'information et des communications

La « Loi nº 90 », favorisant le développement de la main-d'œuvre, exige que chaque ministère consacre 1 % de sa masse salariale à la formation de ses employés. Le Ministère a augmenté cette exigence à 2 % depuis quelques années et maintient cette hausse malgré l'augmentation d'autres besoins à satisfaire, car il croit fermement que l'efficacité du personnel passe nécessairement par la formation continue.

3.4 Autres faits marquants

Certaines actions du Ministère n'étaient pas inscrites dans l'atteinte de l'un ou l'autre des objectifs du plan stratégique. Toutefois, leur réalisation contribue à la mission du Ministère, laquelle consiste à favoriser la mobilité des personnes et des marchandises. En voici quelques exemples.

3.4.1 Les programmes d'aide financière à la voirie locale

Les programmes d'aide financière à la voirie municipale, créés dans la foulée de la décentralisation de la voirie locale en 1993, ont été reconduits au cours de l'exercice 2000-2001. Afin de permettre aux municipalités d'assumer adéquatement leurs responsabilités quant à l'entretien, à la réfection et à l'amélioration du réseau routier municipal, les trois programmes d'aide

financière mis en place ont été renouvelés. Il s'agit des programmes suivants :

— Programme d'aide à l'entretien du réseau routier local (incluant les chemins à double vocation et les passages à niveau);

— Programme d'aide à l'amélioration du réseau routier municipal ;

— Programme d'aide à la réfection des ponts et autres ouvrages d'art municipaux.

En 2000-2001, un montant de 113,4 M$ a été consacré à ces programmes, soit 87,3 M$ pour le Programme d'aide à l'entretien du réseau routier local, 17,4 M$ pour le Programme d'aide à l'amélioration du réseau routier municipal et 8,7 M$ pour le Programme d'aide à la réfection des ponts et autres ouvrages d'art municipaux.

3.4.2 La participation aux travaux de la Commission des Grands Lacs

Le Ministère, en tant que représentant du Québec à la Commission des Grands Lacs, a continué à assurer, au cours de 2000-2001, la présentation et la défense des intérêts du Saint-Laurent dans les domaines du transport maritime, de la voie maritime et des impacts environnementaux du transport maritime. Le Ministère dirige aussi pour le Québec le Comité navigation, mis sur pied dans le cadre de l'entente Canada-Québec du plan d'action Saint-Laurent Vision 2000. Ce comité contribue techniquement et financièrement aux actions de concertation, de recherche-développement et de communication gérées en partenariat avec les ministères, l'industrie maritime et les groupes environnementaux.

3.4.3 L'implantation des normes ISO 9000

Depuis plus de cinq ans, le Ministère favorise l'implantation de systèmes qualité répondant aux exigences de la famille des normes ISO 9000. L'application de ces normes permet d'accroître la maîtrise des activités et des processus visés et, ainsi, d'améliorer le service à la clientèle.

Pour l'année 2000-2001, quatre unités administratives ont reçu un certificat d'accréditation confirmant qu'elles répondent aux exigences des normes ISO 9000. Les champs de compétence touchés par ces accréditations ont été les structures et le marquage routier.

3.4.4 L'aide en matière de transport adapté

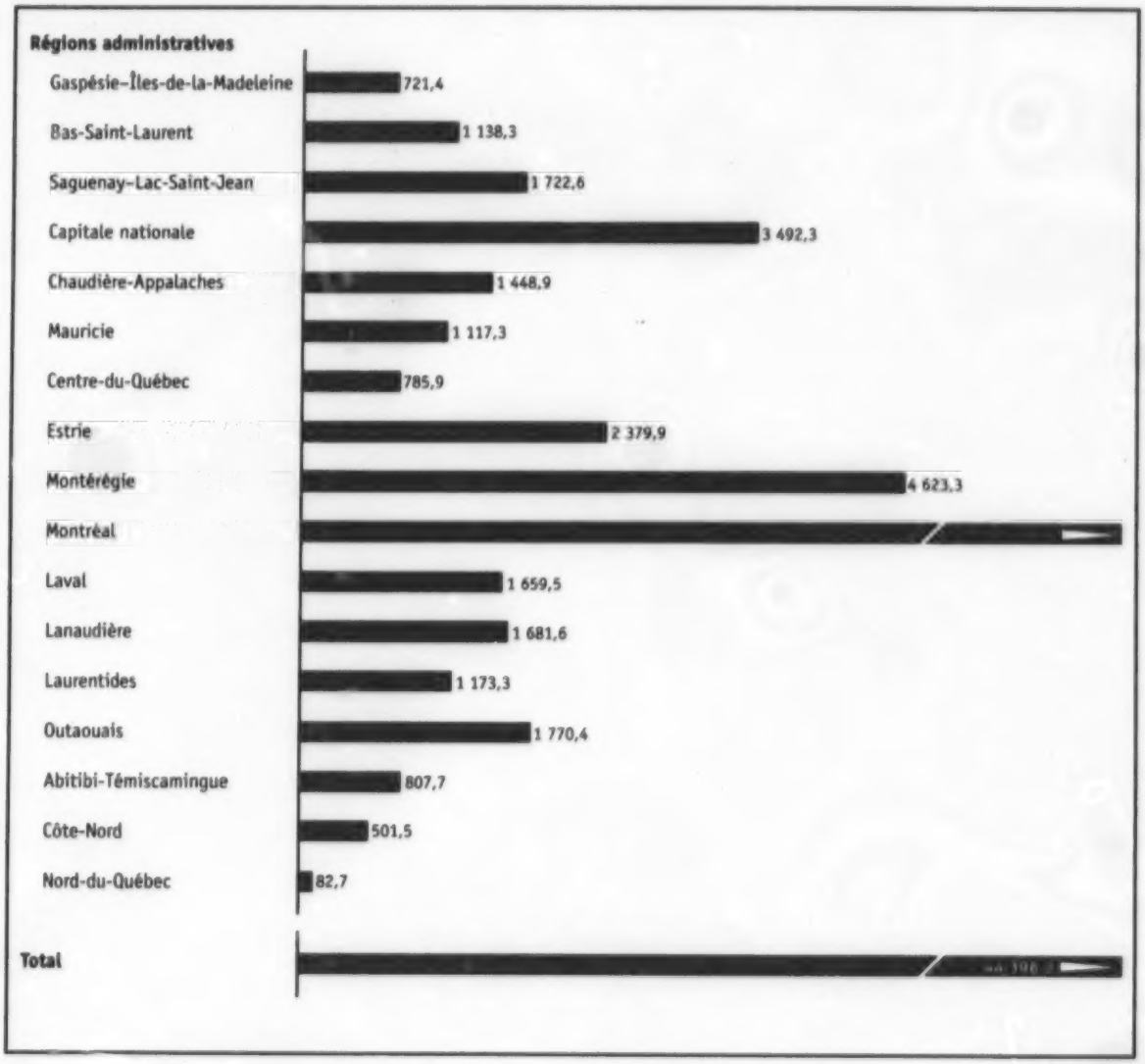
En 2000, le Ministère a contribué à accroître la mobilité de près de 53 000 personnes handicapées en subventionnant plus de 4,3 millions de déplacements. Les services de transport adapté sont offerts par 105 organismes qui desservent 911 municipalités du Québec. La contribution du Ministère s'est élevée à 44,4 M$ et elle a été accordée pour l'implantation, la consolidation, le développement et l'exploitation des services de transport adapté aux personnes handicapées.

Le programme subventionne 75 % de l'ensemble des coûts admissibles pour un service régulier de transport adapté. Le solde est payé par les municipalités et les usagers du service, qui versent un tarif équivalent à celui déboursé par un adulte effectuant un trajet similaire sur un réseau régulier de transport en commun.

L'aide au transport adapté correspond à l'ensemble des subventions versées aux organismes municipaux et intermunicipaux de transport organisant de tels services sur une base volontaire de même qu'aux organismes publics de transport en commun.

La figure suivante présente une répartition, par région administrative, des dépenses de transfert effectuées en 2000-2001 dans le secteur du transport adapté.

Figure 12
Transport adapté - L'aide au transport terrestre des personnes
Dépenses de transfert par région administrative en 2000-2001 (000$)



ANNEXE 1
Les organismes relevant du ministre des Transports

Commission des transports du Québec (CTQ)
Mme Nicole Poupart, présidente

Québec :
200, chemin Sainte-Foy, 7e étage
Québec (Québec) G1R 5V5
Téléphone : (418) 643-5694
Télécopieur : (418) 644-8034

Montréal :
545, boulevard Crémazie Est, 10e étage
Bureau 1000
Montréal (Québec) H2M 2V1
Téléphone : (514) 873-2012
Télécopieur : (514) 873-4720

Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ)
M. Jean-Yves Gagnon, président-directeur général

Québec :
Tour N6-2
333, boulevard Jean-Lesage
Case postale 19600
Québec (Québec) G1K 8J6
Téléphone : (418) 528-3100
Télécopieur : (418) 644-0339

Montréal :
Tour de la Place-Victoria
800, Place-Victoria, 30e étage
Case postale 392
Montréal (Québec) H4Z 1L6
Téléphone : (514) 954-7600
Télécopieur : (514) 873-6603

Société des traversiers du Québec (STQ)
M. André D'Astous, président-directeur général
109, rue Dalhousie
Québec (Québec) G1K 9A1
Téléphone : (418) 643-2019
Télécopieur : (418) 643-7308

Agence métropolitaine de transport (AMT)
Florence Junca-Adenot, présidente-directrice générale
500, Place d'Armes
25e étage, bureau 2525
Montréal (Québec) H2Y 2W2
Téléphone : (514) 287-8726
Télécopieur : (514) 287-2460